PANAMA CANAL
REVIEW
EN ESPAÑOL
PRIMAVERA 1974

99-1-290-1

David S. Parker
Gobernador-Presidente
Charles I. McGinnis
Vicegobernador
Frank A. Baldwin
Director de la Oficina de Información

THE PANAMA CANAL REVIEW

Publicación Oficial del Canal de Panamá

José Teófilo Tuñón H.
Editor, Sección Española
Willie K. Friar
Editora, Sección Inglesa
Redactores:
Vic Canel, Franklin Castrellón
Fannie P. Hernández y Dolores E. Suisman

Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecerá dar crédito al Review.
Subscripciones: $1 año, correo aéreo $2 al año; números atrasados, 50 centavos cada uno. Una publicación semestral.
Giros Postales pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Los Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C. Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal

Contenido

Perlas de Panamá 3
Balboa, Elizabeth Taylor y la mosqueta forman parte de la historia de las Islas de las Perlas.

Para Colmo . . . El Crackowe 8
No importa cuán exagerados sean los estilos, usted puede apostar que la gente, al escoger zapatos, seguirá la moda.

Rincón Culinario 12
Platos para todos los paladares en los restaurantes de Panamá.

Estrellas Panameñas del Turf 15
Los jinetes panameños están haciendo historia.

Disney World 18
Tras bastidores en el famoso centro de recreo.

Una Babel a Orillas del Canal 22
La Universidad de la Zona del Canal es tan internacional como los buques que transitan por el Canal.

Los Nombres y las Naves 26
Ya sea el nombre de una concha o de un pueblo, cada uno tiene su historia.

Dibujos—Peter Gurney, páginas 8 y 27; Héctor Sinclair, página 10; Carlos Méndez, página 26.

Nuestra Portada

Las espléndidas mosquetas de nuestra portada y las que se usan para ilustrar el artículo fueron prestadas al Review por Richard y Silvia Werner, dueños de Ricardo, muy conocida joyería de la ciudad de Panamá.

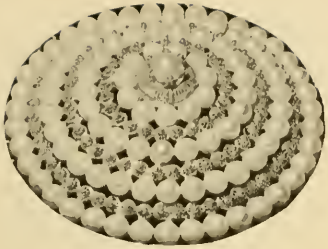
En la portada aparece una mosqueta tradicional, bella y sencilla, con la perla central rodeada de círculos de perlas intercaladas con oro.

La contraportada muestra una versión moderna de la mosqueta.

Werner es conocido como Ricardo por los residentes de Panamá y la Zona del Canal y por su clientela mundial, que incluye muchas celebridades. Vino de visita a Panamá en 1936 y se quedó. De una familia en la que hay 13 joyeros, comenzó su aprendizaje a los 6 años en la joyería de su padre, en Viena. Antes de abrir su propia joyería, en 1947, trabajó en la Casa Fastlich y en Tahití, joyerías de la ciudad de Panamá.

Los esposos Werner comparten su amor por las perlas y sus conocimientos de la mosqueta con los lectores del Review, pues proporcionaron gran parte de la información que aparece en el artículo. La foto de la cubierta es de Arthur L. Pollack.

Hay ocasiones en que encontrar la ilustración adecuada para un artículo del Review constituye toda una historia. Ese fue el caso, cuando se trató de conseguir la foto de Elizabeth Taylor luciendo la más famosa perla de Panamá. La búsqueda, con la ayuda de William B. Mallory, del Servicio Cinematográfico del Canal, se extendió a lugares como Roma y Londres, hasta que Beverly Williams, de la Sección de Referencias de la Biblioteca de la Zona del Canal, descubrió que Life había publicado en su portada una foto en que la artista lucía la perla en ocasión de su cuadragésimo cumpleaños. La foto, obtenida de Time-Life Photos de Nueva York, aparece en la página opuesta.



Gift of the Panama Canal Museum

Perlas de Panamá

De La Peregrina A la Mosqueta

LAS PERLAS Y EL ORO HAN desempeñado un papel muy importante en la historia de Panamá. Y la mosqueta, creada como una intrincada obra de arte que combina los dos, se ha convertido en uno de los símbolos del país.

Al lucir la vistosa pollera, el traje nacional de Panamá, la mujer panameña lleva una mosqueta prendida a la mota de vivos colores que adorna la chaqueta de la tradicional vestimenta. Pero muchos, al admirar la belleza de la elegante prenda de oro y perlas, se preguntarán cómo y por qué fue creada.

Nadie sabe con seguridad cuándo fue creada la primera mosqueta ni quién fue su diseñador. Pero es casi seguro que el oro y las perlas de Panamá originalmente fueron combinados por joyeros del sur de Europa que emigraron a Panamá, trayendo consigo una gran habilidad en la creación de filigranas de oro. Para entonces, el trabajo era barato y habían muchas de esas bellas gemas en el Archipiélago de las Perlas.

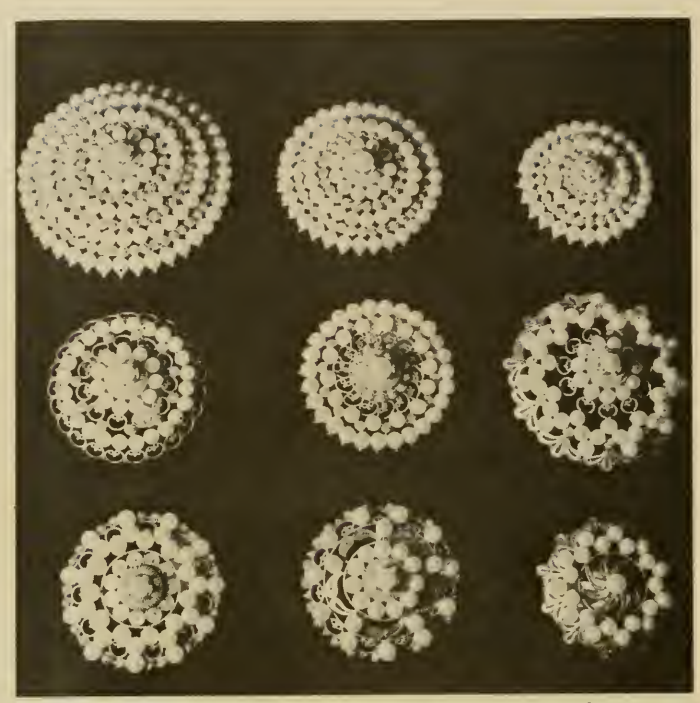
Muchos dicen que esos broches recordaron a los joyeros una bella flor, llamada mosqueta y así empezaron a llamarla.

Estas antiguas mosquetas, hechas con perlas de las Islas de las Perlas constituyen ahora tesoros inapreciables que pasan de generación en generación. Más recientemente, han inspirado una línea completa de joyería, que incluye anillos, collares y aretes.

En realidad, la mosqueta es el capítulo final de la historia de las perlas de Panamá, que comenzó con Balboa y terminó repentinamente en 1938, cuando una plaga, llamada Marea Roja, invadió el Gran Golfo de Panamá y destruyó los criaderos de ostras del Archipiélago de las Perlas.

Elizabeth Taylor luce en un pendiente la perla más famosa de Panamá, La Peregrina. La perla, que fue encontrada en las Islas de las Perlas hace más de 400 años, le fue regalada por Richard Burton, quien pagó $37.000 por ella. (Información en página 7)

Foto de Norman Parkinson



DELICADAS OBRAS DE ARTE—Nueve de las magníficas mosquetas creadas para Ricardo. En la fila superior hay tres tamaños de las mosquetas tradicionales con círculos de perlas y trabajo de filigrana. En la del centro y en la inferior hay una variedad de diseños producto de la imaginación del orfebre.

Vasco Núñez de Balboa fue quizás el primer extranjero que supo de los famosos criaderos de perlas. La leyenda dice que Balboa, después de cruzar el Istmo, al llegar a las playas del Pacífico, fue recibido por un jefe indio, cuya escasa indumentaria consistía de perals.

Los indios le llevaron perlas del Golfo de Panamá y le dijeron que más al norte habían más perlas, pero Balboa no las pudo ver. Sólo hizo notas en su libro de bitácora. Cuando sus informes sobre los fabulosos criaderos de perlas llegaron a España, otros exploradores, más interesados en el saqueo que Balboa, llegaron en busca de perlas y pronto las riquezas del Golfo de Panamá empezaron a ser trasladadas a España.

La perla más deslumbrante de todas las encontradas en Panamá es "La Peregrina" que fue lucida por un rey de España, una reina de Inglaterra, un emperador de Francia y hoy pertenece a una de las más bellas y celebradas mujeres del mundo, Elizabeth Taylor.

Cuando fue hallada en el Golfo de Panamá, hace 400 años, el esclavo negro que la encontró fue premiado con su libertad y al dueño del esclavo se le otorgaron tierras y un título.

Pero, de acuerdo con Joan Younger Dickinson, en su libro "*The Book of Pearls*" (El Libro de las Perlas), la mayoría de las perlas que se enviaban a España eran medidas en libras, por lo que no existen registros de los diferentes tamaños y tipos de perlas. Es posible que muchas perlas grandes, que llegaban a España en sacos, fueran confundidas con las ordinarias. Sólo una cosa es cierta. Que desde aquellos días, en Panamá sólo quedaron los desechos.

Una de las primeras menciones que se hace del uso de las perlas en la joyería de Panamá la hace un ingeniero francés que visitó el Darién en 1821. Habla de que las mujeres celebraban la independencia de Panamá de España, luciendo orgullosas grandes peinetas de oro decoradas con las perlas "baratas" que eran producto de las pesquerías de Panamá.

Una dama inglesa, Lady Emmeline Stuart Wortley, que viajó por Centro América y Panamá en 1849, menciona en su libro que vio a una niñera en Panamá que cuidaba de un niño cuya ropa resplandecía de diamantes y perlas. "Las perlas eran maravillosas". Agrega: "en las aguas locales hay una industria regular de perlas. Estos tesoros de las profundidades son abundantes alrededor de las islas y constituyen provechosa fuente de empleo para un número considerable de hombres que se dedican a la ardua profesión del buzo".

La profesión de los pescadores de perlas era en verdad ardua. En los primeros días, eran esclavos los que cogían las perlas. Descendían a las frías aguas de las profundidades del Golfo de Panamá, con piedras amarradas a las piernas. Muchos de ellos morían debido a la enorme presión, o al frío y algunos fueron devorados por los tiburones.

A principios del Siglo 19, la concha nácar adquirió mayor demanda que las pequeñas perlas que pudiera contener. Las ostras que contenían perlas y que podían venderse por $2.000 en el mercado de París, eran consideradas como un dividendo adicional para los comerciantes que negociaban con Alemania, el mercado más grande de concha nácar del mundo. En 1888, dice Woldred Nelson en su libro "*Cinco Años en Panamá*", que en la Isla de San Miguel encontró una iglesia de piedra, cuyas torres estaban cubiertas de concha nácar. La concha nácar que adorna las torres gemelas de la Catedral de la ciudad de Panamá, es de las Islas de las Perlas y constituye motivo de admiración para los visitantes.

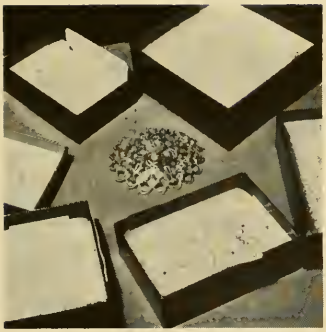
Cuando los inmigrantes europeos comenzaron a crear las primeras mosquetas, con perlas y oro de filigrana, ya las perlas de Panamá tenían una larga historia.

Las mosquetas originales, hechas a mano y las que más tarde se produjeron con toscas herramientas, no se pueden comparar con las magníficas piezas que se hacen hoy, con perlas cultivadas y filigrana más fina. Sin embargo, son las primeras hechas con alambre grueso y con grueso engarce de oro, las que se consideran verdaderamente valiosas.

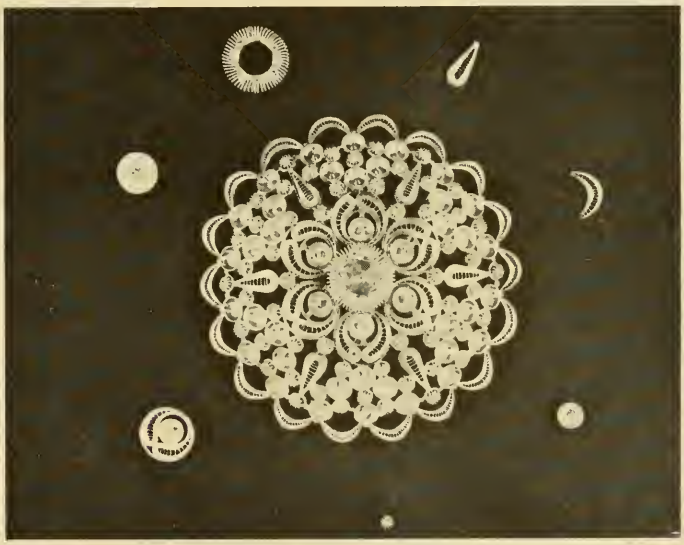
Muchas de las mosquetas primitivas eran totalmente de filigrana, con una perla en el centro. Debido a que las perlas tenían forma irregular, las primeras mosquetas eran, en gran parte trabajo de filigrana. El joyero que utilizaba de 40 a 50 perlas en una mosqueta, tenía que hacer un engarce de oro para cada una, en una labor tediosa y que consumía tanto tiempo que hoy día sería

Las mosquetas originales eran de filigrana, pero los joyeros hoy producen gran variedad de diseños.

Arturo García, a la izquierda y Guillermo Thomas trabajan en la Joyería Ricardo colocando perlas en broches y anillos de oro de filigrana.



Con el trabajo de filigrana terminado y con perlas de diferentes tamaños a mano, el joyero ejecuta la delicada tarea de juntar las perlas con el oro de filigrana para producir la codiciada mosqueta.



La mosqueta tradicional era simplemente una perla central rodeada de círculos de perlas alternando con círculos de oro. Las versiones modernas usan muchas variaciones en los ornamentos de filigrana. Esta foto muestra un prendedor antes de que se le pusieran las perlas. Alrededor del broche se ven varias piezas individuales que los expertos en filigrana adornan con delicados diseños de hilo de oro. Estas piezas son soldadas en pequeños círculos de la configuración y el tamaño deseados.

económicamente imposible de llevar a cabo.

Pero los joyeros de Panamá no tuvieron este problema después de 1938, cuando la Marea Roja destruyó los criaderos de perlas. La Marea Roja, que se presenta al final de cada estación lluviosa, es ocasionada por un organismo, mitad planta y mitad animal, que los libros de biología llaman *Gymnodinium brevis*. Se reproduce con increíble rapidez, haciendo que vastas extensiones del mar tomen un color rojo parduzco. Después que el organismo muere, descarga un poderoso veneno que ataca los nervios y destruye la fauna marina por centenares de toneladas.

La Marea Roja es peor en los años de mayores lluvias y la lluvia de 1938, de 85.61 pulgadas, que fue casi un récord, fue precursora de la peor Marea Roja de la historia de Panamá.

Ya que desde la destrucción de los criaderos de perlas no se consiguen perlas en Panamá, no se hicieron mosquetas hasta principios de la década del 50, cuando se importaron las primeras perlas cultivadas del Japón y alambre de filigrana producido a máquina en Europa.

Los pocos joyeros que comenzaron a hacer mosquetas no estaban preparados para la tremenda popularidad que tuvieron. Para hacer frente a la demanda, Panamá importó más perlas del Japón y se ordenaron perlas del tamaño de los casquillos de la roseta en lugar de adaptar estos a las perlas.

Este cambio en el orden de la joyería fue posible debido al genio de los comerciantes en perlas del Japón, dirigidos por Kokochi Mikimoto. Después de una vida dedicada a experimentos, Mikimoto logró descubrir el método de cultivar perlas en grandes cantidades. Son de forma perfecta, vienen en varios colores y tamaños.

Marilyn Pedroso, secretaria en la Dirección de Personal, luce un broche y aretes de mosquetas confeccionadas en el diseño tradicional de una gran perla central rodeada de anillos concéntricos de perlas y filigrana.

Para crear la perla cultivada, en lo único que el hombre interviene es en la introducción de una materia extraña dentro de la ostra, que comienza a segregar la substancia que le sirve de protección, que es el nácar, que va cubriendo la materia para formar, eventualmente la perla.

Las mejores perlas en tamaño y calidad, se forman dentro de la ostra en un período de 7 a 8 años y consisten en muchas capas de nácar. Se necesitan 10.000 ostras para hacer un hilo de 15 pulgadas de perlas iguales, que pueden costar hasta $80.000.

A pesar de que los japoneses son conocidos como los creadores de la perla cultivada, necesitaron alguna ayuda de los Estados Unidos y Australia. Se descubrió que el mejor objeto extraño que podía usarse para iniciar el proceso de secreción en la ostra eran las conchas de las ostras del Río Mississippí. Dichas conchas se cortan en tiras, luego en cubos y se ponen en pulidores de piedras para reducirlas a un tamaño que permita insertarlas dentro de la ostra. Anualmente, se exportan 6 toneladas de conchas de ostra de los Estados Unidos al Japón. Las ostras en que se cultivan las perlas se encuentran cerca de las costas de Australia.

Mientras que la industria de perlas naturales no será lo mismo, ni en Panamá ni en ninguna otra parte del mundo, recientemente ha habido indicios de que pueden volver a resucitar los criaderos de perlas en Panamá.

Los buzos están trabajando de nuevo y en ocasiones encuentran ostras que tienen perlas. Al igual que sus antepasados, los buzos de las Islas de las Perlas, las colocan en una bolsa y las ofrecen en venta.

Recientemente, la Sra. Nita Navarro Chiari de Lewis, esposa de Gabriel Lewis, quien urbaniza la Isla Contadora, compró una perla en forma de pera, que medía entre media pulgada y tres cuartos de pulgada. Es de un verde gris azulado. La Sra. de Lewis cree que si puede encontrar otra semejante, tendrá unos bellos aretes.

En espera de la otra perla, hizo valorar la que tiene y quedó asombrada al saber que vale alrededor de $11.000.

Marilyn Escobar luce la pollera de matrimonio con la tradicional mosqueta prendida en la mota de su blusa.

La Peregrina

"La Peregrina", bella y costosa perla que adorna el cuello de Elizabeth Taylor, fue encontrada en el Golfo de Panamá hace 400 años.

Al igual que la mayoría del oro y las joyas encontrados en el Nuevo Mundo, la perla fue llevada a España para el Rey Felipe II, cuyo joyero la describió como inapreciable. Cuando Felipe II se casó con María de Túdor, hija de Enrique VIII de Inglaterra, la incomparable gema fue su regalo de bodas.

Felipe regresó a España después de la muerte de María en 1558 y, cumpliendo su voluntad, ordenó que La Peregrina fuera colocada en la corona de la Virgen de Guadalupe.

Nadie sabe cuándo fue quitada la perla de la corona de la Virgen, pero la próxima vez que se supo de ella fue en 1605, cuando Margarita de España la lució durante la celebración de un tratado de paz entre España e Inglaterra.

Otra perla, casi igual en tamaño, forma y lustre, fue encontrada en aguas americanas en 1790 y La Peregrina formó parte de un par de aretes.

Casi 100 años después, un visitante contó haber visto la perla, perfecta en forma de campana, colgando de un broche de diamantes en uno de los dobleces del sombrero del Rey de España. Cuando dicho Rey, José Bonaparte, abdicó el trono español en 1813, se llevó consigo La Peregrina. Pasó a su sobrina política Hortensia, quien a su vez la dejó a su hijo, Napoleón III, Emperador de Francia. Durante uno de sus muchos exilios en Inglaterra, vendió La Peregrina al Marqués de Abercorn.

Puesto que a la perla jamás se le había hecho un orificio, su esposa la perdió en diferentes ocasiones, una de ellas en el Palacio de Buckingham, donde, la divisó sobre la cola de terciopelo del traje de otra dama y en el Castillo de Windsor, donde fue encontrada entre los cojines de un sofá.

En 1913, la familia Abercorn mandó pulir la gran perla y que se certificara su peso, de 203.84 gramos. En 1938, todavía pertenecía a esa familia.

El *New York Times*, en su edición del 24 de julio de 1969, informó que "un comprador anónimo adquirió ayer de su propietario anónimo, en la Galería Parke-Bernet, la que ha sido llamada la perla más famosa del mundo". El precio fue de $37.000. Por supuesto, era La Peregrina de Panamá.

Dos días después, en otro artículo del

Elizabeth Taylor lució La Peregrina cuando apareció como extra en Ana la de los Mil Días y, si no la misma perla panameña, otra muy parecida en estas escenas de Divorcio (a la izquierda) y Miércoles de Ceniza, que fueron proyectadas en los teatros del Canal, durante la primavera.

Times, Peregrine (extraño nombre y extraña coincidencia) Pollen, presidente de las Galerías Parke-Bernet, reveló que el comprador anónimo fue un agente de Richard Burton. El agente dijo que suponía que la perla era un regalo de Burton a la Sra. Taylor en su cumpleaños.

Discutiendo La Peregrina con una reportera de la revista Ladies Home Journal, Burton dijo: "La Peregrina no necesita que yo la describa. A pesar de que es uno de los regalos menos costosos que le he hecho a mi esposa, me apasiona enormemente. Al verla, me gusta pensar en todas las personas que la lucieron, comenzando con María Túdor. Además, está el hecho de que haya desaparecido tres veces. Elizabeth la había tenido sólo una semana cuando desapareció. . . . Luego, un día vimos a uno de los perros pekineses mascando algo que parecía un hueso. Era la perla y todavía lleva la marca de sus dientes. Luego, Elizabeth la perdió otra vez y ella misma la encontró".

Por lo menos otras dos perlas del Golfo de Panamá se convirtieron en joyas de la corona. La más famosa no fue encontrada en una ostra, sino suelta, en el fondo del mar; de allí proviene su nombre "La Huérfana".

La otra es la Oviedo, de 26 quilates, llamada así en honor del historiador español Gonzalo de Oviedo y Valdés, quien la compró y declaró que valía 650 veces su peso en oro puro.

Arriba: Perlas encontradas cerca de Contadora y un dibujo hecho en 1495 de buzos en la Bahía de Panamá y de españoles trocando artículos por perlas con los indios.

Para Colmo . . . El Crackowe

Por Vic Canel

LOS MEDICOS DESAPRUEBAN las modas exageradas en el calzado. Aseguran que los tacones de 5 pulgadas y las plataformas rígidas pueden causar callos, callosidades, juanetes, uñas enterradas y gran cantidad de trastornos e incomodidades, incluso dolores de espalda y de piernas.

Pero parece que a la gente le interesa más la moda y está dispuesta a sufrir para lucir.

El "crackowe", calzado muy de moda entre los nobles del Siglo XIV, tenía las puntas tan largas, que a cada una se le ponía una cadena para que el que los calzaba pudiera sostenerlas al caminar. Es posible que así no tropezaran, pero lo más probable es que quedaran con los hombros caídos.

Luego surgió el "pico de pato", popular en la Inglatrerra de los tiempos de la Reina María. Su estilo era determinado por el ancho y cada modelo que aparecía era más ancho. Debió ser como caminar con aletas de buzo. Finalmente, hubo que detener tal tendencia por medio de una ley que limitó el ancho del calzado a 6 pulgadas.

Las modas actuales, repetición de las de la década del 40, son condenadas por Ralph Nader, quien sostiene que los tacones pesados de plataforma han causado tobillos fracturados y rodillas y ligamentos torcidos. Agrega que hay modelos que estorban al conducir y pueden ocasionar accidentes.

Pero lo que vende el calzado no es la seguridad, es el estilo.

Los fabricantes de calzados hacen estudios detenidos sobre las tendencias y hábitos de los compradores, con el fin de publicar manuales completos sobre la ciencia de vender zapatos.

Uno de esos manuales, recibido en el Almacén de Calzados de Balboa, clasifica a los clientes por edad y sexo y dice al vendedor lo que puede esperar de ellos; le aconseja sobre cómo enfrentarse a ciertas situaciones; lo que debe decir; sobre qué cosas hacer hincapié y lo que no debe decir cuando trate de hacer una venta.

En esta época de la liberación de la mujer, el autor (no autora, de seguro) del manual, puede estar pisando terreno peligroso cuando ofrece al vendedor una lista de frases y palabras para usar exclusivamente cuando trata con damas.

"Use el lenguaje de la moda", dice. "No diga rojo, azul o verde. Use palabras tales como sombras, matices, tintes, doble tono, multicolor, etc., pues así es como las mujeres imaginan los colores".

Según el manual, a las mujeres no se les debe describir los zapatos en términos prosaicos. No se les habla de la horma del zapato sino de su forma, o mejor todavía, de su silueta. Tampoco se dice puntera del zapato, sino "expresión del calzado". Otras frases que se consideran apropiadas para cuando se trata con damas son: "contorno del tacón", "precioso empeine" y "líneas escultóricas". Tal lenguaje, según señala el manual "dramatiza las características en la moda del calzado—y son palabras que las mujeres relacionan con la moda".

Se advierte a los vendedores que los hombres de más de 30 años se preocupan más por la calidad y la comodidad. Son los que más probablemente solicitarán sus marcas preferidas y estarán dispuestos a pagar un buen precio por sus zapatos.

Tomando en cuenta que los padres de niños pequeños están tan interesados en el estilo como en lo resistente de los zapatos, el manual tiene interesantes estadísticas que ayudan a vender zapatos fuertes. Señala que el niño activo promedio dobla los zapatos 25.000 veces al día y que ese mismo niño caminará unas 600 millas, o sea una distancia igual en línea recta a la que media entre Panamá y Managua para gastar un par de zapatos.

George Menzies, quien ha trabajado en almacenes de calzado del Canal de Panamá durante 23 años, dice que entre el 35 y 40 por ciento de los zapatos de hombre que se venden actualmente en el Almacén de Balboa, son de tacón alto y plataforma. La mayoría de estas ventas se hacen a jóvenes soldados a quienes encanta salirse así de la rutina del zapato de uniforme.

Wilfred Adams, subjefe oficinista de abastos que ha trabajado en el departamento de calzados durante 16 años, de los 40 que lleva con la empresa del Canal, cuenta que un cliente reconoció que no se podía acostumbrar a los tacones altos y regresó a devolverlos.

Catalina López es otra veterana del almacén de calzados, a quien los clientes buscan debido a su asombrosa habilidad para recordar el tamaño que calzan sus clientes regulares y a calcular, con sólo verles los pies, el número del calzado de los niños.

Con el advenimiento de los nuevos estilos en el calzado varonil, muchos hombres aceptan ahora los zapatos color rojo, verde y azul y no sólo los tradicionales zapatos negros, chocolates y cordobán.

Los zapatos blancos han sido siempre bastante populares en el trópico.

La Cía. Dexter Shoe, de Boston, una

de las que abastecen la Zona del Canal, tiene una línea de botas de lujo con nombres tales como "Barón", "Mosaico", "Camelot", "Centinela" y "Víbora".

Los clientes de los días de la Construcción del Canal no tenían mayores problemas para seleccionar el calzado, en cuanto a estilo y modelo porque había muy poca variedad. Pero las mujeres tenían problemas de otra naturaleza. Recordando esos días, la edición del 15 de agosto de 1939 de The Panama American señaló que los zapateros de Panamá no se habían dado cuenta de que las norteamericanas tenían los pies más largos y más delgados que las panameñas. El artículo relata que un día el Coronel Goethals preguntó a dos jovencitas qué era lo que más se necesitaba en la Zona del Canal. Una contestó que libros, pero la otra dijo que zapatos. El Coronel Goethals calificó a la joven de vanidosa, pero ella contestó: "Vanidosa no, sino que siento los pies horrorosamente incómodos".

Durante esos días, la empresa del Canal importaba varios tipos de calzados, tanto para venderlos en los comisariatos como para equipar a los trabajadores.

En su historia del Canal de Panamá y de los días de la construcción, publicada en 1915, Ira E. Bennett habla de la "magnífica calidad" de los zapatos que suministraba a los trabajadores del Canal una firma de Rochester, N.Y., que "hizo muchos embarques de zapatos utilizados por funcionarios y jefes de departamentos del Canal, al igual que por sus familias". Señala además, que los zapatos más pesados de los obreros eran suministrados por otras firmas.

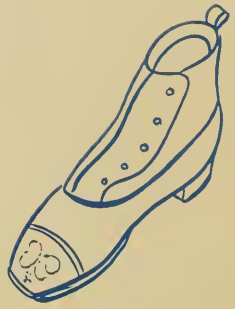
Los registros muestran que la empresa del Canal compraba grandes cantidades de zapatos de tela con suelas de soga, llamados alpargatas, los cuales hoy se venden como zapatos deportivos en los almacenes exclusivos y se les llama con su nombre francés, "espadrilles". La humilde alpargata, usada todavía mucho en Europa, especialmente en España, durante la construcción del Canal se vendía a 15 y 20 centavos el par y se suministraban gratis a los pacientes de Corozal, alrededor de 1914. En 1920, el jefe del comisariato propuso que los comisariatos llevaran una línea única de calzados para hombre y otra para mujeres.

Los zapatos del ejército norteamericano eran muy buscados por su resistencia. Pero la Ley de Defensa Nacional de 1916 prohibió a los civiles usar prendas distintivas del uniforme mili-

ARRIBA: De pie, en la escalinata del Edificio de Administración del Canal de Panamá, este elegante joven es observado con aprobación por una amiga.

ABAJO: Los expertos pronostican que los estilos de plataforma alta pasarán y que volverán los zapatos de punta y de tacones eternos o de aguja.

Zapatos Viejos



El poeta colombiano Luis C. López comparó el cariño que todos los hombres sienten por sus cómodos zapatos viejos con su amor por su ciudad natal, Cartagena. Su poema fue inmortalizado en este extraordinario monumento, obra de Ernesto C. Martelo. A la izquierda: Dibujos de calzados de los días de la construcción del Canal de Panamá.

tar. El 2 de abril de 1918, The Star & Herald informó que la Policía de la Zona del Canal había detenido a un hombre que llevaba zapatos de soldado. El policía que hizo el arresto había pertenecido al Regimiento 29, estacionado en Culebra y reconoció el zapato a primera vista. El detenido, que había sido comerciante en Emperador durante los días de la construcción, fue absuelto, debido a que el juez decidió que los zapatos no constituían parte "distintiva" del uniforme. Pero el hombre perdió los zapatos, porque llevaban la marca del Depósito Militar de Filadelfia. En ese mismo tiempo, se dejó de vender en los comisariatos las camisas color verde olivo pardo, a solicitud de los militares.

La industria del calzado de Panamá nació a mediados de la década del 20 y desde entonces ha crecido notablemente. Hoy en día existen 10 fábricas y varias zapaterías independientes que aún hacen calzados a mano.

Entre las fábricas más grandes está la Empresa Panameña de Calzados, que en los últimos años ha tenido la franquicia para fabricar localmente los Hush Puppies norteamericanos; Coda, S.A.; La Central y la Fábrica Nacional de Calzados Francisco Pereira.

Sólo una de las fábricas panameñas, La Central, se ha aventurado a producir los nuevos estilos de plataforma. Las demás consideran que los estilos exagerados son modas pasajeras y no merecen la fuerte inversión para fabricarlos. Sólo las hormas norteamericanas que se necesitan para dichos zapatos, cuestan alrededor de $9 el par, dice Alberto Pereira, cuyo padre fundó la Fábrica Nacional de Calzados, en 1934.

Pereira fabrica calzados que nuestros padres consideraban "de buen gusto" especialmente para hombres. También hace zapatos para escolares de ambos sexos, al igual que botas de seguridad con puntas de acero.

En su mayoría, las fábricas locales utilizan cuero producido en Panamá, donde existen tres tenerías, dos en la capital y una en Chitré. Los materiales sintéticos son importados principalmente de Estados Unidos, pero una pequeña cantidad de maquinaria, equipo y hormas proviene de Europa.

La escasez de combustible ha afectado también la industria del calzado, puesto que muchos sintéticos que utiliza son derivados del petróleo, señala Pereira. Aún así, su fábrica produce entre 700 y 800 pares de zapatos diarios.

La mayoría de los expertos coinciden con Pereira en que las plataformas están pasando de moda. Anuncios aparecidos en un reciente número de Footwear News, publicación especializada de la industria internacional del calzado, muestran una tendencia nostálgica hacia los modelos de los años 30. Yves St. Laurent, Givenchy y Dior están regresando a los zapatos de punta y tacones eternos o de aguja. Las pocas plataformas que se muestran son mucho más bajas.

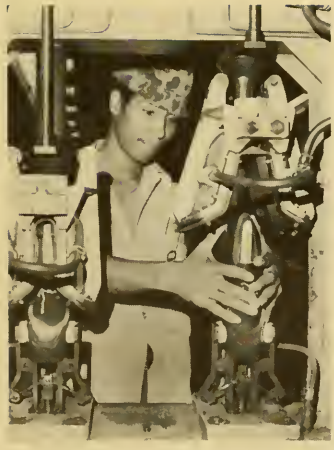
No importa lo que reserve el futuro, podemos estar seguros de que los compradores seguirán los dictados de St. Laurent, Givenchy y Dior y no los de los médicos ni los de los Nader.

Mientras no regresen al "crackowe".

ABAJO: George Menzies coloca los zapatos de la manera más atrayente. Entre el 10 y el 15 por ciento de los zapatos de hombre que se venden en el Almacén de Calzados de Balboa son de tacón alto.

ARRIBA: La especialidad de Catalina López es tomar la medida de los zapatos de los niños. Después de 18 años en el Almacén de Calzados de Balboa, lo hace de un solo vistazo.

El Calzado en Panamá



La mayor parte de la maquinaria moderna que utilizan las fábricas de Panamá es alquilada a firmas norteamericanas. Sólo una de ellas se ha aventurado a producir los nuevos estilos de plataforma.

La industria del calzado de Panamá nació en la década del 20. Hoy, existen 10 fábricas, además de muchos talleres independientes que todavía hacen zapatos a mano. Varias de ellas, como la de Pereira, donde fue tomada esta foto se especializan en calzados escolares. Una de esas fábricas tiene la franquicia para confeccionar los famosos Hush Puppies norteamericanos.

Rincón Culinario

Visita Restaurantes De Panamá

Por Franklin Castrellón

EL AMBIENTE COSMOPOLITA de Panamá, Puente del Mundo por antonomasia, se ha reflejado en una gran variedad de restaurantes, en que se pueden saborear desde el plato más sencillo hasta el más complejo manjar de la cocina internacional.

China, cuya comida es famosa en Panamá, ha hecho de la gastronomía una auténtica manifestación cultural. A diferencia de muchos otros países, los chinos omitieron la leche como base de manjares por asociarla con sus enemigos tradicionales, los tártaros, los mongoles y tribus bárbaras. En su lugar desarrollaron derivados del aceite de soya, entre estos la leche de soya, pudín de soya, queso de soya, etc.

A través de los siglos, han ido apareciendo unas seis diferentes cocinas chinas, de las cuales la mejor conocida en Panamá, al igual que en el resto de América, es la cantonesa. Las otras son las de Shangai, Pekín, Manchuria, Szechwan y Fukien.

El gerente general de dos de los restaurantes orientales de mayor prestigio en Panamá, cita un proverbio que dice que "la mejor comida del mundo es la china, y la mejor comida china es la cantonesa".

En Panamá los restaurantes chinos son tan populares como los de expendio de comida típica. Quizás esa popularidad se deba a la larga tradición que tienen los restaurantes chinos en Panamá.

Dos de los más típicos restaurantes chinos son el lujoso Palacio Lung Fung y el Panachina, aunque los más populares están situados en el casco viejo de la ciudad. Son famosos el Gran Oriente, Nuevo Gran Oriente, El Mandarín, Gran China, el Taiwan, entre muchos otros.

El Lung Fung y Panachina ofrecen prácticamente los mismos menúes y cocina internacional, muy generalizada en los restaurantes de Panamá.

Ambos ofrecen la costosa, pero exquisita sopa de aleta de tiburón.

Original del Lung Fung es una innovación recientemente introducida: la Triple Delicia Lung Fung, que lleva gallina, puerco asado y langostinos. Estas carnes son cocinadas con los condimentos clásicos chinos: vegetales y salsa de ostiones.

El pescado al vapor, que emplea como marisco la corbina, es otra de las delicias chinas.

Comida Española

La cocina española, que ha hecho famosa la exquisita paella, como el cocido español y su deliciosa tortilla, preparada en distintas formas, está representada en el Istmo, por excelentes y lujosos restaurantes.

El español de antaño logró, con su autenticidad, sacarle el mejor provecho a la oliva que le legaron los italianos y los moros, hasta convertirse en el principal productor de olivas y de aceite de oliva. Este es importante ingrediente de la comida española.

Prácticamente ninguno de los elementos de la paella es originario de España. El arroz fue llevado por los moros a Valencia y Cataluña y también ellos introdujeron el azafrán, que le da el atractivo color a la paella. Este delicioso plato, que toma su nombre de la palabra valenciana paella, o sea, el recipiente de dos mangos que se usa para prepararlo, lleva almejas, presas de pollo, calamares, mejillones en su concha, langostinos, salchichas y hasta alcachofas, que se mezclan o distribuyen generosamente en el arroz.

Es precisamente la paella a la valenciana, algo diferente de la catalana, la especialidad de los restaurantes españoles de Panamá o de los que se especializan en comidas a base de mariscos.

"Nuestra especialidad son los mariscos", reza más de un anuncio, como atractivo especial para el visitante local o el turista. Y con ello justifica el por qué del nombre de Panamá, atribuído a la palabra india que significa abundancia de peces.

La comida española y los mariscos son encontrados en un pintoresco lugar a orillas del Pacífico muy conocido y frecuentado por residentes y turistas. Hay otro, con un ambiente menos natural pero más lujoso, que está en el propio centro de la ciudad.

Se trata de los restaurantes Panamar y El Dorado.

Servido en atractiva vasija, la paella del Panamar contiene toda clase de mariscos de aguas panameñas, con los ingredientes tradicionales de la paella valenciana y espárragos, pimientos morrones y aceitunas. Original del Panamar es la corbina a la sueca, en la que se añade a los trozos de corbina cocinada, huevo duro rallado, recado verde, condimento panameño de hierbas aromáticas y salsa especial de la casa.

Versión Panamar de la clásica cazuela de mariscos originaria de Cataluña, es el rancho de mariscos, que emplea langosta, ostiones, almejas, mejillones, langostinos, corbina y otras especies.

El Dorado ofrece cocina internacional, pero se especializa en platillos españoles y de mariscos, preparados en su propio estilo. Entre sus recetas figura la Corbina a la Victoria.

En dicha especialidad, los filetes de pescado son "flambeados" en cognac y jerez, y se rocían con una salsa preparada con mantequilla, tomate, tocino picado, ajo, cebolla y sal al gusto. Se ade-

reza con camarones y se sirve con papas y vegetales.

El Panamá Señorial, con su original ambiente, también ofrece estos platos, además de recetas internacionales y carnes importadas.

Entre los restaurantes que sirven platos españoles o de mariscos figuran también el Caballo de Hierro, que emplea vagones de tren y jovencitas con indumentaria de ferrocarrileras; Los Tarantos, que ofrece un clásico ambiente español, con música hispana; y los Restaurantes de los Hoteles Granada, El Panamá, El Caribe, El Ejecutivo y otros.

Italianos

La cocina italiana, de gran tradición y más conocida por sus exquisitas pastas, está representada por una gran cantidad de restaurantes. De ellos son más conocidos Las Américas, Sarti, Nápoli, Capri, Rizzo, Bigote's y otros en donde residentes locales y turistas saborean legítimos manjares italianos.

Todos sirven las especialidades italianas más conocidas, como son el antipasto, pizza, lasagna, ravioli y spaghetti. Pero también ofrecen platos a base de arroz, de los cuales el más famoso es el Risotto alla Milanesa.

Menos conocidos son el "gnocchi", preparado también a base de harina, y el "tortellini" y "cappelleti" (parecido a los ravioli), típicos de Bologna, así co-

El Lung Fung

Comidas de todo el Mundo

El Kyoto

El Azteca

ARRIBA: Un fresco y elegante salón une a dos antiguos coches del Ferrocarril de Panamá que se convirtieron en El Caballo de Hierro, uno de los más concurridos restaurantes, donde la especialidad es comida española.

A LA IZQUIERDA: Seviche, sancocho, almojábanas y tortillas son sólo algunos de los platillos típicos que sirve el Don Samy II, uno de los más populares de Panamá.

mo la lasagna verde, que emplea en su preparación puré de espinacas. En la cocina italiana se emplean en buena medida los sabrosos quesos parmesano y provolone.

Para muchos, la historia de la pasta italiana se remonta a la época de Marco Polo, luego de su travesía por el Oriente. Pero parece que mucho antes el italiano conocía las pastas, aunque no se había generalizado su uso.

El Nuevo Continente contribuyó con el tomate a la mesa italiana, que lo aplicó en forma insuperable en sus macarrones, lasagnas y otros platos.

En Panamá, fue famoso por sus macarrones el antiguo Panazone, que después pasó a ser el Restaurante Las Américas. El Panazone funcionó desde 1940 y de él fueron parroquianos distinguidas personalidades, entre ellos el Presidente Juan Domingo Perón y el finado General José A. Remón, ex Presidente de Panamá.

Los conocedores de la cocina italiana en Panamá relatan que la primera pizzería fue el antiguo restaurante Hancock, que pasaría a ser más tarde el Restaurante Capri.

Para los aficionados al toque italiano, el Risotto alla Milanesa se prepara cocinando el arroz con mantequilla y pollo. Se añade azafrán y queso parmesano. Está listo cuando tiene una consistencia cremosa.

De México

La cocina mexicana está representada en el Istmo por un elegante restaurante situado en Las Cumbres, a escasos 15 minutos de la ciudad de Panamá. Se trata del Restaurante Azteca.

Tacos, enchiladas, chalupas, tamales mexicanos llevan los tradicionales frijolitos pintados y el chile que le dá su toque característico.

Para el neófito en la exquisita comida mexicana, se recomienda el Azteca Especial. Este platillo contiene tacos, enchilada, tamal y chalupa. Se adorna con lechuga, tomates y cebolla.

Japonesa

Kyoto se llama un nuevo y lujoso res-

(Pasa a la página 34)

Estrellas Panameñas del Turf

Jinetes y Caballos Panameños Hacen Historia en la Hípica

Por José Teófilo Tuñón H.

POCOS MINUTOS DESPUES DE las 4 p.m. del 2 de diciembre de 1973 llegó la hora de mayor gloria para la hípica de Panamá.

A esa hora cruzó la meta, ganando el VII Clásico Internacional del Caribe un magnífico alazán tresañero, Montecarlo, nacido en Panamá, de padres panameños y con la monta de un jinete panameño, Marcel Zúñiga.

Montecarlo ganó la carrera de 1 milla ⅛ con una fantástica atropellada, que lo alejó del pelotón y lo colocó a 3½ cuerpos del colombiano Karachi, que quedó en segundo lugar.

Según don Julio Mercado, uno de los más antiguos fanáticos de la hípica en Panamá, las primeras carreras de caballos tuvieron lugar alrededor de 1905, en la playa de Bella Vista.

Pocos momentos después de haber ganado el VII Clásico Internacional del Caribe, aparece el magnífico alazán panameño Montecarlo con su jinete, el panameño Marcel Zúñiga.

Laffit Pincay, Jr., jinete panameño que hizo historia en los Estados Unidos, al ser el primero que sobrepasó la marca de los $4 millones con los caballos que montó en los hipódromos de ese país.

ABAJO:
Manuel Ycaza, el primer panameño que llegó a la altura de los mejores jinetes en los Estados Unidos. Actualmente es Cónsul General de Panamá en Nueva York.

Dice don Julio Mercado que, durante la estación seca, las carreras de caballo tenían lugar en Las Sabanas, popular sitio de veraneo de los habitantes de alcurnia. Los eventos se realizaban en llanos situados en los alrededores de lo que ahora es la Clínica San Fernando.

Los caballos que corrían entonces eran nacionales, pero cuando se estableció la United Fruit Co. (hoy United Brands Co.) en Panamá, empezaron a verse en acción caballos importados de Jamaica y otras partes.

Los fanáticos comenzaron a clamar por que se establecieran las carreras de caballos de manera regular y con el patrocinio oficial. A principios de la década del 20 era Presidente el Dr. Belisario Porras, quizás el más visionario de los estadistas panameños. Irónicamente, el Dr. Porras se opuso al patrocinio oficial aduciendo que ello restaría entradas a la Lotería Nacional, que él había nacionalizado.

Muchos fallaron en persuadir al Dr. Porras, hasta que don Julio Mercado lo convenció de que el patrocinio oficial a la hípica no afectaría en nada a la Lotería, y que por el contrario crearía nuevas fuentes de trabajo.

Convencido el Dr. Porras, se negoció un contrato entre el Jockey Club de Panamá y el Gobierno, para iniciar las carreras de caballos de manera oficial en la primera pista debidamente arreglada que tuvo la República: el Hipódromo Juan Franco, situado en el área que actualmente se conoce como Urbanización Obarrio. La Casa Club y el resto de las instalaciones estaban situadas frente a la Vía España, donde hoy se encuentran el Supermercado Minimax y el Edificio de la Beneficencia Española.

Muchos empleados del Canal de Panamá y residentes de la Zona del Canal asistieron a las carreras en el Hipódromo de Juan Franco desde su inauguración el 15 de octubre de 1922. Henry S. Makibbin fue uno de los más entusiastas. Nacido en la Zona del Canal, desde chico frecuentaba el hipódromo, donde los mozos de cuadra le permitían montar los caballos. Desarrolló tal interés por la hípica que en varias ocasiones viajó a los Estados Unidos, para perfeccionarse como entrenador de caballos.

Las anécdotas que cuenta Makibbin acerca de sus años como dueño y entrenador de caballos son numerosas. Compró su primer caballo a principios de la década del 40. Era un caballo nativo que le dió muchas satisfacciones, antes de venderlo.

Cuenta Makibbin que don Julio Mercado tenía una yegua llamada Gatesaba, que nunca ganaba una carrera. Makibbin le apostaba siempre y perdía, pero, observándola, creyó que él podía hacer algo por el animal. Un domingo se dijo: "si hoy no gana, la voy a comprar". La yegua perdió y don Julio se la vendió. Makibbin pensaba que la yegua necesitaba un descanso, de manera que no la corrió por varias semanas. El día que retornaba a la pista, ahora con sus colores, no le veía oportunidad y apostó a otro caballo. Para su sorpresa ganó, y con ello Makibbin aprendió una lección: "Que los dueños deben tratar de ganar los premios y no apostar a los caballos".

Uno de los presidentes de Panamá que más se interesó en la hípica fue el General José A. Remón C. (q.e.p.d.).

Juan Franco quedaba ya en medio de la ciudad y el Gobierno de Panamá, que había asumido el control de las carreras de caballos desde 1942, tenía los medios para la construcción de un hipódromo de primera. Desgraciadamente, el Presidente Remón no pudo ver terminada su obra, pues cayó abatido por balas asesinas el 2 de enero de 1955, en la tribuna presidencial de Juan Franco.

Pero la construcción del nuevo hipódromo fue realizada con entusiasmo por su sucesor, don Ricardo Arias Espinosa, quien lo inauguró el 21 de julio de 1956. Es muy elegante y cuenta con todos los adelantos de la hípica moderna. Está situado en las afueras de Panamá, en un área conocida como Campo Lind-

En la foto, aparece el ejemplar Epistle, producto del Haras San Miguel, ganando en gran forma el Clásico Día de la Madre, el 8 de Diciembre de 1972. El Haras San Miguel es el mejor de Panamá.

bergh, porque fue allí donde aterrizó en 1928 el Coronel Charles A. Lindbergh.

En 1948, los hermanos Carlos y Fernando Eleta Almarán, prominentes hombres de negocios de Panamá establecieron un criadero de caballos de carreras, al que dieron el nombre de Haras San Miguel. Ese mismo año nacía en Irlanda un potro llamado Keyhaven que daría excelentes productos en la hacienda de los hermanos Eleta. Keyhaven fue adquirido por los Eleta en 1951, y corrió 1 año en Panamá, antes de que fuera retirado para la crianza. El Haras San Miguel está ubicado en las faldas del Volcán Barú, en la Provincia de Chiriquí.

Keyhaven fue el primer padrillo millonario de Panamá, sus 96 productos habían totalizado, en 1970, la suma de $1.000.670 en premios.

Recientemente la revista *The Throughbred Record,* considerada como "la biblia" de los caballos pura sangre del mundo, dedicó un reportaje al criadero de propiedad de los hermanos Eleta. El reportaje fue motivado por la impresionante victoria alcanzada por Montecarlo.

Panamá es conocido en los hipódromos de los Estados Unidos por ser cuna de algunos de los más famosos jinetes que se desempeñan en sus pistas.

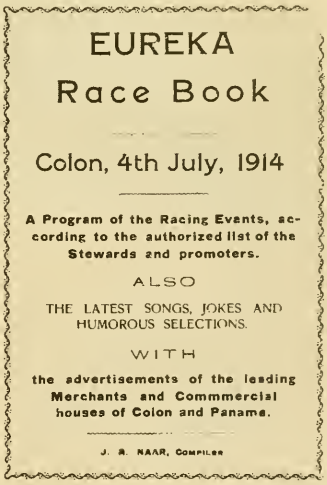
La fama de sus jinetes comenzó en 1954, cuando apareció en las pistas de caballos de los Estados Unidos un jinete desconocido, hasta ese momento, Manuel Ycaza, a quien la afición panameña llamaba "Mañe" Ycaza. El temperamental jinete se hizo pronto famoso en el Norte. Un accidente sufrido en el Hipódromo de Hialeah, Florida, en 1971, le obligó a alejarse de la pista. Actualmente ocupa el puesto de Cónsul General de Panamá en Nueva York.

Después de Ycaza empezaron a destacarse, en los Estados Unidos y en México, numerosos jinetes panameños, entre ellos Braulio Baeza, Jorge Velásquez, Jacinto Vásquez y Laffit Pincay, Jr. Este último logró en 1973 la hazaña de ser el primer jinete que ganó más de $4 millones en un año en Estados Unidos.

Uno de los empleados de la Imprenta del Canal de Panamá, Hamblin Sisnett, nacido en Colón, encontró el primer programa oficial de carreras de que se tiene conocimiento. Nítidamente impreso, con anuncios comerciales, el programa es una evocación de precursores de productos tales como la Coca Cola, antes fabricada con el nombre de "My Coca".

Las carreras se verificaban en la mejor calle que tenía Colón, y la cual atravesaba la ciudad por el medio, conocida hoy como Avenida Central. Por regla general las carreras tenían distancia de 10 cuadras. Los jinetes, al igual que en los grandes hipódromos de hoy, llevaban en la camisa los colores de los dueños de sus ejemplares.

Quizás fue Colón, la Capital de la Costa del Oro, donde se iniciaron las carreras en Panamá. Eso no lo sabe nadie, al igual que cuándo dejaron de haber carreras allí.



EUREKA

Race Book

Colon, 4th July, 1914

A Program of the Racing Events, according to the authorized list of the Stewards and promoters.

ALSO

THE LATEST SONGS, JOKES AND HUMOROUS SELECTIONS.

WITH

the advertisements of the leading Merchants and Commmercial houses of Colon and Panama.

J. R. NAAR, COMPILER

THE WORKMAN PRINTERY, PANAMA.

Portada del programa oficial de las carreras que se celebraron en la ciudad de Colón, el 4 de Julio de 1914. Desgraciadamente, nadie sabe ni cuando comenzaron a celebrarse las carreras de caballos en la ciudad de Colón ni cuando dejaron de correrse.

DISNEY WORLD

Tras Bastidores

Por Willie K. Friar

"AQUI HAY SUFICIENTE TERreno como para que quepan todas las ideas y planes que se nos ocurran" dijo Walt Disney en 1964, cuando discutía su proyecto de Disney World. "Con el ingenio de la industria norteamericana y la imaginación creativa de las empresas Disney, confío en que podremos construir la exposición viviente más famosa, más comentada y más visitada por el público.

Disney World, que está llegando a la cima de la popularidad entre los empleados del Canal de Panamá que van de vacaciones a los Estados Unidos, está confirmando las predicciones de Walt Disney.

No sólo es popular como atracción turística, sino que atrae también a ingenieros y arquitectos que desean mirar tras bastidores y ver por qué todo funciona y por qué funciona tan bien. Vienen a aprender cómo se pueden resolver los problemos ecológicos y a observar nuevos métodos de planeamiento.

Entre las características más interesantes de esta miniciudad, situada cerca de Orlando, figuran sus instalaciones subterráneas. Disney World, en efecto, ostenta la distinción de poseer el "sótano" más grande del Estado de la Florida, con una superficie de más de 3 hectáreas.

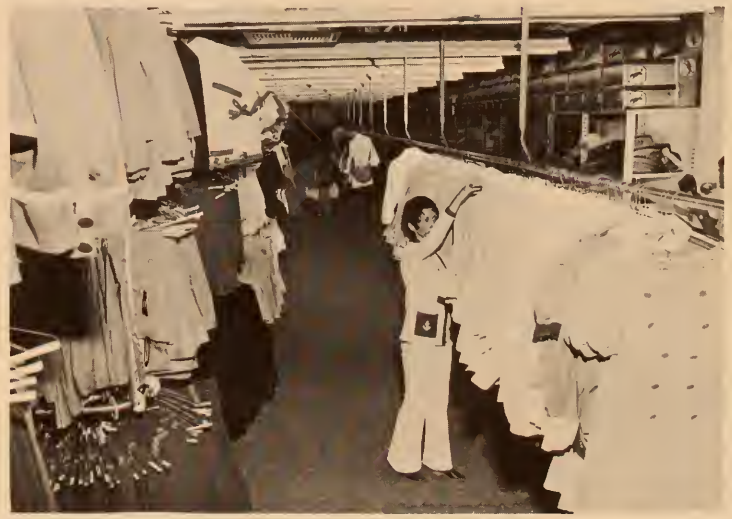
Esta vasta área subterránea que se extiende debajo de todo el parque, es donde están ocultas las cañerías de agua, de electricidad y de aguas negras, pero colocadas de tal manera que puedan ser reparadas rápidamente. Disney se aseguró de que el ruido de los taladros, al romper el pavimento para reparar una cañería de agua, jamás se oiría en el Reino Mágico.

Todos los abastos y mercancías son transportados bajo tierra en tractores especiales para evitar que el ambiente festivo del parque sea invadido por camiones de reparto. Asimismo, todos los vestuarios y vestidores se encuentran en el subsuelo y los visitantes jamás verán

Tranvías tirados por caballos llevan a los visitantes al Castillo de la Cenicienta, que tiene una altura de 18 pisos; de allí, pueden ir a la Tierra de Aventuras, al Lejano Oeste, a la Plaza de la Libertad y a la Tierra de la Fantasía.

El Ratón Miguelito saluda a Luz Sedda, del Ramo de Tarifas del Canal, a su llegada a Disney World. A la izquierda, su esposo Hernán y su hija Melissa. A la derecha, sus hijos Tony, David y Ana Luisa.

A la derecha, un experto en efectos especiales observa un candelabro en la Mansión de los Fantasmas, al hacer una inspección de la utilería. Al centro: Un empleado escoge su vestimenta en el departamento de vestuarios, donde se cambia de ropa más gente que en cualquier otro departamento de esa clase en todo el mundo. A la extrema derecha: Un jardinero refresca a un alce. Las plantas, recortadas en formas de animales, tienen que ser podadas y atendidas con mucho cuidado.



Las fotos de este artículo son de © Walt Disney Productions.

a un hombre vestido de astronauta o de piel roja ambulando por una parte de Disney World que no le corresponda. Cada cual llega a su área por medio de corredores subterráneos y sube directamente al lugar en que debe presentarse, ya sea la Tierra de Aventuras o la Tierra del Mañana.

Más de 10.000 "actores" se visten en el sótano. Son los empleados del parque principal, artistas especiales, famosos personajes de Walt Disney y las figuras "audio animométricas" de las ocho grandes atracciones que utilizan este nuevo invento, patentizado por Disney. En este sistema, se combinan y sincronizan electrónicamente las voces, la música y los efectos de sonido con los movimientos casi vivos de objetos tridimensionales, que incluyen desde flores y pájaros hasta seres humanos. Estas figuras dañan rápidamente sus vestuarios, debido a los muchos movimientos que hacen controlados por computadoras. Los 36 personajes del Salón de los Presidentes de Estados Unidos, por ejemplo, se ponen de pie, se sientan, inclinan la cabeza, se vuelven y sonríen. Las piezas de repuesto para su vestuario están incluídos entre más de un millón de diferentes artículos que hay en la guardarropía.

Los que visitan el Reino Mágico creen que es cosa de magia que no se vean ruidosos camiones recolectores de basura. Esto ha sido posible, gracias a un invento sueco que para disponer de la basura, la succiona por medio de tubos al vacío, operados por 15 estaciones que hay en el área del parque y que la envían a una planta compactadora oculta y situada fuera de Disney World. Ni en el sótano de servicio se ven camiones de basura y no se les necesita en ningún área del parque. El sistema puede manejar 50 toneladas diarias de desechos. Los arquitectos creen que este sistema puede adaptarse a las nuevas urbanizaciones.

En Disney World, la protección del medio ambiente es muy completa en lo que se refiere a control de contaminación del agua y del aire.

Una gigantesca computadora supervisa toda la operación de proporcionar un sistema monitor de incendios que está conectado con el departamento de bomberos de Disney World. También controla todos los paseos y aparatos me-

Los hoteles de Disney World son el Contemporary, arriba; el Polynesian Village, al centro y el Golf Resort, a la izquierda.

cánicos del parque, deteniendo automáticamente cualquier equipo defectuoso.

Todo esto contribuye a mantener un buen orden de funcionamiento en el Reino Mágico y en el parque de diversiones, ya que de ello depende el éxito de este mundo de fantasías e ilusiones. No hay apagones. Los trenes, los tranvías y los botes, todos marchan a tiempo. A pesar de que el número de visitantes diarios llega a 50.000, cada uno de los cuales bota un promedio de libra y media de basura, las calles permanecen limpias.

Los visitantes frecuentemente desean pasar la noche en este ambiente mágico. En Disney World lo pueden hacer, pues hay tres hoteles extraordinarios: El Hotel Contemporary Resort, de 1.057 habitaciones, el Polynesian Village, de 500 habitaciones y el Hotel Golf, de 151.

Más tarde, como parte de la Fase I de 5 años, se construirán otros centros turísticos con temas del Viejo Oeste, de Venecia, Asia y Persia. Todos tendrán vista a la Laguna de los Siete Mares o Lago Bay, de 182 hectáreas de extensión.

El más espectacular de los hoteles es el Contemporary Resort, que posee instalaciones para convenciones y exposiciones, restaurantes y áreas de entretenimiento, almacenes, clubes nocturnos, playas y una marina.

La torre del Contemporary es un edificio extraordinario.

Fue construido con unidades habitacionales prefabricadas, que miran hacia una vía interior tan vasta, que se la conoce como "El Gran Cañón".

Esta vía parece un parque al aire libre al que se le ha puesto techo. En el centro tiene un mural de cuatro caras hecho de azulejos, y de una altura de nueve pisos. En él están representados los colores y características del Gran Cañón. Llamado "La Aldea Pueblo" es uno de los murales más grandes del mundo.

A través del centro de esta gran vía, muy concurrida, corre el silencioso monorriel eléctrico que lleva a los visitantes al Reino Mágico, al área principal de estacionamientos y al Hotel Polynesian.

En el Polynesian, las habitaciones están agrupadas en casas largas, típicas de la Polinesia, de tres pisos, alrededor de una marina pintoresca que tiene playas tranquilas, amplio y verde césped y cimbreantes palmeras que completan su apariencia de isla. Los menúes del comedor en la Veranda de la Bahía de Papeete reflejan la herencia francesa de Tahití.

Cerca del Polynesian está el Hotel Golf, con dos campos de Golf de 18 hoyos, el Magnolia y el Palm. Cuenta con casa club, comedor, cancha y área de tiro largo de práctica. Se planea un tercer campo.

Hay otra atracción importante en la orilla sur del Lago Bay. Es el campo llamado Fuerte Wilderness donde, entre pinares y canales que serpentean, hay áreas para campamentos.

En el Fuerte Wilderness hay conexiones para agua y electricidad, tiendas al estilo del viejo oeste y muy cerca, una playa privada. Se puede practicar la equitación en el Rancho Tri-Circle D, que está próximo y que tiene millas de senderos en medio del bosque.

Además, Disney World tiene merenderos, áreas para montar en bicicleta y 4½ millas de playas de blancas arenas. En el lago y en la laguna se puede practicar el esquí acuático, pescar, nadar y navegar.

Desfiles espectaculares, espectáculos acuáticos y derroche de belleza completan este concepto total de entretenimiento. Los fuegos artificiales que se lanzan todas las noches convierten a Disney World en el mayor consumidor de fuegos artificiales del mundo.

La entrada a Disney World está situada a 20 millas al suroeste de Orlando en la Carretera U.S. 192, justo al oeste de la Interestatal 4. Los visitantes que no se hospedan en los hoteles de Disney viajan 4 millas a través de tierras de Disney, hasta un área de estacionamiento para 12.000 vehículos. Muy cerca hay un aeropuerto STOL, para aviones de despegue y aterrizaje corto.

Hay tranvías que llevan a los visitantes desde sus autos hasta la entrada principal del complejo, en la orilla sur de la laguna. Este complejo incluye el Club Canino Kal Kan, donde hay un hotel para animales en que se han hospedado desde mapaches hasta leones.

Pero la característica más impresionante de toda la operación no es mecánica. Son sus 9.000 empleados, la mayoría de 22 años o menos, todos inteligentes, bien parecidos e interesados en agradar. No hay un solo empleado malhumorado o desagradable entre todos y cuando a cada recién llegado le dicen "Que Tenga un Feliz Día", lo están convenciendo de que ha llegado a un mundo diferente.

Una embarcación fluvial pasa frente a Harper's Mill en la Isla de Tom Sawyer. Disney World tiene su propia flota de más de 200 embarcaciones, entre ellas vapores de ruedas de paletas a popa, canoas, balsas y submarinos.

Una Babel a Orillas del Canal

Por Fannie P. Hernández

Tilman Schlegelberger, artista de talento, hace un dibujo de su hermana, Felizitas, en el ambiente tropical del jardín de la Embajada de Alemania en la ciudad de Panamá. Tilman y su hermana son estudiantes de tiempo completo en la Universidad de la Zona del Canal. El piensa estudiar medicina en Alemania y ella se prepara para ser maestra de escuela primaria.

QUIUBO! ¡JAY! ¡HOLA! ¡MOIM! ¡Kumusta Kayo!, son saludos que pueden escucharse en el campus de la Universidad de la Zona del Canal, donde el carácter de esa ciudadela del saber, situada a orillas del Canal, es tan cosmopolita como la legión de naves que transitan por la vía interoceánica. Son los saludos que intercambian estudiantes de Panamá, Estados Unidos, España, Alemania y Filipinas.

Establecida en 1933, ofrecía en un principio sólo los dos primeros años de educación universitaria. Luego fue expandiéndose hasta ofrecer un plan de estudios de 3 años en 1962. La matrícula ha ido aumentando, con el ingreso de muchos jóvenes y adultos de las comunidades civiles y militares, que aprovechan esta oportunidad para continuar sus estudios.

Ayudan a darle ese ambiente internacional 50 estudiantes procedentes de unos 25 países, quienes, además de los panameños y estadounidenses, constituyen una matrícula total de 1.400 estudiantes.

Algunos de los estudiantes son hijos de diplomáticos y cónsules acreditados en Panamá. Otros muchos países están representados por las jóvenes esposas de militares estadounidenses que hallan la universidad muy conveniente para obtener créditos universitarios mientras sus esposos sirven aquí. Otras se matriculan en el programa de secretariado de 1 año, toman cursos de arte, estudian inglés, español, o reciben instrucción en los varios deportes que ofrece el programa de educación física.

El personal de los numerosos bancos establecidos en Panamá durante los últimos años, empleados de empresas navieras, de proyectos industriales y de desarrollo que hay en el Istmo, asisten frecuentemente a las clases nocturnas de inglés. También se les ve tomando cursos de repaso en economía, ingeniería, matemáticas o diseño.

El patrimonio cultural, la nacionalidad y las experiencias de estos estudiantes son tan variadas como las naciones que representan. Vienen de Sur y Centro América, de Europa, del Lejano y del Cercano Oriente.

Del Medio Oriente procede Simin Ghomashchi, oriunda de Teherán, quien había publicado un libro de poesías y escrito numerosas novelas románticas para revistas de mujeres, antes de conocer al Sgto. Roy L. Dailey, quien estaba asignado a la Embajada de Estados Unidos en la capital de Irán. Había terminado 2 años de estudios en literatura irania, estudios propios para la hija de un rico mercader, exportador de alfombras persas.

Luciendo el traje típico de las mujeres de Cuzco, Flor de Herrer baila el Huanyno, danza tradicional de las tierras altas de su patria, el Perú.

Por medio de una pareja norteamericana, que había arrendado una de las casas de su padre, conoció a Dailey y se casaron, después de vencer la oposición de un padre muy tradicionalista y las rígidas restricciones religiosas. La Sra. de Dailey acaba de terminar el programa de secretariado de 1 año y está tomando cursos de administración de negocios. Además de su lengua nativa, habla inglés, turco y algo de ruso. Su esposo, nacido en Carolina del Sur, sirve en el Comando de Comunicación del Ejército de Estados Unidos en Quarry Heights. El también asiste a la Universidad de la Zona del Canal.

Artista y cantante convertida en estudiante, Estrellita de Howe, una de cuatro estudiantes filipinas, acaba de terminar cursos de mecanografía y estenografía. Nació en Manila, pero creció en Bataán, donde tuvo lugar la infame marcha de la II Guerra Mundial.

Durante su carrera como artista de cine, a principios de la década del 60, era conocida como Estrellita Sidano y apareció en varias películas, entre ellas "No Man is an Island" con Jeffrey Hunter, conocido actor de Hollywood y "Twenty-seventh Cavalry", con la bella

Estrellita de Howe, quien antes de casarse era Estrellita Sidano, actriz de cine filipina de principios de la década del 60, viste su bello traje filipino con mangas "María Clara". Su esposo es miembro de la Armada de EE. UU. destacado en la Zona del Canal y ella hace estudios de comercio en la universidad.

actriz alemana Ursula Andress. Ambas películas de guerra fueron filmadas en Filipinas.

Actuó muchas veces en fiestas y festivales por todo Filipinas, pero fue durante una gira por el Japón cuando conoció y se casó con Earl W. Howe, quien estaba destacado allí con la Armada de Estados Unidos. La delicada actriz y cantante y su esposo, que está destacado con Comunicaciones de la Armada, en el 15º Distrito Naval, tienen tres hijos.

Felizitas Schlegelberger, de 21 años y su hermano Tilman, de 20, que nacieron en Bonn, Alemania Occidental, vinieron al Istmo en 1972, cuando su padre fue nombrado Embajador en Panamá. Han vivido en Japón, Vietnam, Filipinas y Suiza. Además de su idioma nativo, hablan español, inglés y francés. Felizitas estudia artes liberales y cursos en educación, preparándose para maestra de escuela primaria, mientras que Tilman está tomando varios cursos en preparación para la carrera de medicina, que piensa continuar en Europa. Ambos están encantados con la gente y el clima de Panamá, donde nadan y juegan al tenis. Tilman, pintor de talento, estudia con el Maestro Jorge Alfredo Sinclair Ballesteros, uno de los más conocidos pintores de Panamá.

Otro nacido en Alemania que asiste a la Universidad de la Zona del Canal es Michael Martin, soldado de 19 años estacionado con la Compañía del Cuartel General de Fuerte Clayton. Durante el día es oficinista a cargo de las órdenes de piezas para vehículos y equipo de comunicaciones del Ejército. En las noches, estudia sociología, sicología y civilización mundial. Para el próximo semestre piensa estudiar bosquejo y dibujo, en preparación para una carrera como diseñador o artista comercial, cuando se separe del servicio. Michael nació en Wiesbaden. Su madre nació en Alemania Oriental y su padrastro es militar estadounidense. Ha vivido en los Estados Unidos y el Lejano Oriente y siente gran aprecio por ambas culturas.

Addy Weij, hijo del Cónsul de Holanda en Panamá, nació en Dusseldorf, Alemania y ha vivido en Panamá durante los últimos 3 años. Antes de venir a Panamá, había vivido durante 5 años en Stuttgart, Alemania y en Ghana, Africa Occidental. Estudiante de tiempo completo, Addy estudia cursos que le servirán cuando vaya a la escuela de medicina en Rotterdam. Sus amigos universitarios le llaman "El Holandés Errante" y le extraña que sea el único holandés entre todos ellos, ya que había un buen número de holandeses en la escuela inglesa donde estudió en Ghana. Addy habla con fluidez el holandés, español, alemán e inglés.

Zivota Pavlovich, de Yugoslavia, terminó recientemente un curso de repaso para los ingenieros que se preparan para los exámenes de registro en la Zona del Canal. Arquitecto naval e ingeniero mecánico, graduado en la Universidad de Belgrado, Pavlovich ha estado empleado como dibujante de ingeniería mecánica, en el Ramo de Mecánica de la División de Ingeniería, durante los últimos 2 años. El camino que ha recorrido desde su patria, donde era arquitecto naval en un astillero, hasta su posición actual, a medio mundo de distancia, ha sido interesante.

Hace poco más de 8 años, Pavlovich diseñó y supervisó la construcción de un velero de hierro. Después, junto con tres amigos, salió en viaje alrededor del mundo. Cuando llegaron al Canal de Panamá, quedó tan encantado que se quedó.

Trabajó para unos agricultores yugoslavos en la Provincia de Chiriquí. A pesar de que le gusta la agricultura, su ambición era trabajar para el Canal de Panamá y no le importó comenzar desde abajo. Su primer trabajo con la empresa del Canal, en 1969, fue con el Ramo de Ornato y Aseo, donde rastrilló hojas y limpió las calles de alrededor del Edificio de Administración en Balboa Heights. Poco después, fue empleado como pasacables y ayudante operario de locomotoras de remolque en las Esclusas de Pedro Miguel.

Finalmente, en 1970, vio premiada su perseverancia y regresó a su profesión como arquitecto naval, en la División Industrial de la Dirección de Marina en Cristóbal, hasta que ingresó a la División de Ingeniería. Pavlovich está obteniendo su ciudadanía panameña y trabajando para realizar su sueño de navegar a solas alrededor del mundo. Ya ha diseñado dos veleros, uno de 24 y otro de 33 pies, con este propósito.

Del Lejano Oriente proviene Kim Hung Lay, estudiante de 20 años, de tiempo completo, nacida en Cantón, China. Se crió en Hong Kong y asistió a una escuela secundaria china donde aprendió algo de inglés. Kim vino al Istmo hace 3 años, en unión de su madre, para unirse a su padre. Estudia varias materias de comercio y por su cuenta, trata de aprender español.

Laura Antúnez do Prado, de Río de Janeiro, pudo escoger entre ingresar a la universidad en Río, en el otoño de 1970, o visitar a su tío que era un oficial brasileño, instructor de la Escuela de las Américas en Fuerte Gulick. Escogió venir a Panamá. Durante su visita asistió a una ceremonia de graduación en la Alianza Francesa de Colón, donde conoció al Capitán Gary V. Cooper, con quien se casó más tarde. La Sra. de Cooper, cuya lengua nativa es el portugués, estudia composición en inglés y español.

El Sgto. Fernando Concha, de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, estacionado en la Base de Albrook, es colombiano y trabaja durante el día como técnico electrónico en el laboratorio de calibración, calibrando y reparando equipo electrónico para el Ejército y el Canal

de Panamá. En las noches toma cursos de ingeniería, como preparación para su ingreso a una escuela de ingeniería en los Estados Unidos, cuando deje el servicio, dentro de unos 2 años. El Sargento Concha, es de Cali, donde terminó su bachillerato en el Colegio Villegas. También se graduó de secundaria en la ciudad de Nueva York, donde ingresó a la Fuerza Aérea.

Del Perú es Flor de Herrer, estudiante de tiempo completo en administración de negocios. Durante los últimos 9 años, ha vivido en Panamá, donde su padre es uno de los científicos del Laboratorio Conmemorativo Gorgas. Se graduó en la Secundaria de Balboa. Nacida en Lima, Flor viaja allá todos los años, para visitar a su hermana, estudiante de medicina y a su hermano, que es contador. Perfectamente bilingüe, piensa continuar, el año entrante, su educación universitaria en los Estados Unidos. Sus diversiones favoritas son la natación y el alpinismo, pero lo que más le gusta es conocer personas de diferentes nacionalidades. Además de estudiar, trabaja en la Oficina de Consejería de la Universidad.

Christopher Davis nació en Chile de padre inglés y madre brasileña. Salió de Chile hace muchos años, pero ha vivido en tantos países que puede llamársele estudiante internacional. El padre de Christopher trabaja con una compañía tabacalera de Panamá y sus negocios lo han llevado a Brasil, Venezuela, Canadá, Argentina e Inglaterra.

Matriculado en un programa de 2 años de inglés y artes liberales, se propone cursar estudios en ciencias políticas y derecho. Es miembro de la sociedad honorífica Phi Theta Kappa y ha sido empleado como ayudante estudiantil en la División de Ingeniería del Canal y en la universidad.

Laura Regina Fernández de Phlegar, hondureña, ha sido estudiante de tiempo parcial durante los últimos 3 años. Vino por primera vez al Istmo cuando su padre fue nombrado Embajador de Honduras en Panamá en 1955 y regresó en 1964 cuando su padre vino nuevamente a Panamá como embajador de su país. Entre esos dos períodos, vivió con su familia en la Ciudad de México. Contrajo matrimonio con Emory Phlegar, jefe del Ramo de Cartografía del Instituto Geodésico Interamericano, en 1966.

Además de estos estudiantes, hay otros de Costa Rica, Nicaragua, Guatemala, Canadá, Cuba, España y Francia que asisten a la Universidad de la Zona del Canal o que acaban de terminar cursos allí.

La exótica belleza de Simin de Dailey resalta aún más con su peinado típico iranio. Estudia administración de negocios. Conoció a su esposo en Teherán, donde estaba destacado en la Embajada de EE. UU.

Izquierda: El Sgto. Fernando Concha, de la Fuerza Aérea de EE. UU., estudia un problema de ingeniería. El Sargento Concha es uno de varios colombianos que asisten a la Universidad de la Zona del Canal.
Abajo: Christopher Davis, nacido en Chile, aparece absorto en un juego de ajedrez, en la Universidad de la Zona del Canal.

Los Nombres Y las Naves

POR QUE SE LE PONEN A LOS barcos nombres como Santa Claus, Arco Sag River (Río Arco Sag) o China Bear (Oso de la China)? Esa pregunta es natural cuando se observa los buques de todo el mundo que pasan por el Canal de Panamá.

Cuando el *Santa Claus* llegó a Balboa, 1 semana antes de la Navidad, el semanario del Canal lo anunció así: "Santa Claus Pasó por el Canal. Iba Hacia el Norte". Como aclaración, el semanario añadió que la nave "no está relacionada con el legendario San Nicolás".

Inmediatamente, llegó una réplica de la Elpis Shipping Co., de Grecia, dueños de la nave. El presidente de la empresa señaló que "sí había relación entre Santa Claus y el barco, ya que se le había puesto ese nombre en honor a San Nicolás, patrono de los marinos griegos". Pidió que se hiciera la aclaración correspondiente en el próximo número del semanario.

Para sus dueños y para los tripulantes, los barcos tienen cualidades casi humanas y a diferencia de otros medios de transporte, parecen poseer personalidad propia. Se piensa mucho antes de escoger el nombre y detrás del que más ordinario parece, casi siempre hay una interesante historia.

Hasta un nombre tan obvio como el *Queen Elizabeth II*, el famoso buque de cruceros de la Cunard, fue objeto de controversia. Apenas fue bautizado, la compañía recibió una lluvia de mensajes y llamadas sobre el origen del nombre.

El nombre de dicho buque, secreto bien guardado hasta el día del bautizo, atrajo la atención de toda Inglaterra. Más de 15.000 apuestas se hicieron sobre una gran variedad de nombres. Al de *Queen Elizabeth II* se le daba ventaja de 14 a 1. Además de la

¿Por Qué Santa Claus?

El "Santa Claus", bautizado así en honor del santo patrono de los marinos griegos, pasa bajo el puente que atraviesa el Canal de Panamá.

Reina, sólo cuatro personas compartían el secreto.

Pero, en el día tan esperado del lanzamiento, el 20 de septiembre de 1967, la Reina Elizabeth subió a la plataforma en el astillero y dijo: "Bautizo este barco *Queen Elizabeth the Second*" (Reina Isabel II). Todo el mundo quedó sorprendido, hasta las cuatro personas que creían saber el nombre de antemano. Se les había dicho que el nombre sería Reina Isabel, pero en el último minuto, la Reina decidió cambiarle el nombre.

Tan sorprendidos como todo el mundo por el súbito cambio, los funcionarios de la Cunard se enfrentaron al problema de explicar el nombre. Se les preguntó si se refería a la Reina Isabel Segunda. (El primer buque, el barco de pasajeros más grande jamás construido, fue bautizado en honor de la esposa del Rey Jorge VI) ¿O sería que el nombre significaba que éste era el segundo barco con el nombre *Queen Elizabeth?* La compañía anunció primeramente que el *Queen Elizabeth* original pronto estaría fuera de servicio. Sin embargo, los comunicados de prensa posteriores dejaron en claro que el buque fue bautizado en honor de la Reina de Inglaterra.

Las oficinas de la Cunard en Londres y Liverpool recibieron más de 500 llamadas, en menos de 1 hora después del lanzamiento, felicitándolos por el nombre. Unos pocos se quejaron, entre ellos una mujer que dijo que iba a vender inmediatamente todas sus acciones de la compañía.

Otra protesta provino del presidente del Partido Nacionalista Escocés quien dijo: "No puede haber un insulto mayor para el pueblo de Escocia". Los escoceses consideran que la actual Reina de Inglaterra es Isabel I, puesto que ellos jamás han reconocido a la otra, que fue de la familia Tudor.

Una historia muy conocida dice que el bautizo del *Queen Mary* también constituyó una sorpresa para la Cunard. Un funcionario de la compañía dijo al Rey Jorge VI que había decidido ponerle al buque el nombre de la reina más famosa de Inglaterra. El Rey contestó que la idea era buena y que estaba seguro de que la Reina María estaría muy contenta. El funcionario naviero se refería a la Reina Victoria, pero después del incidente, debió ponerle al barco el nombre de *Queen Mary*.

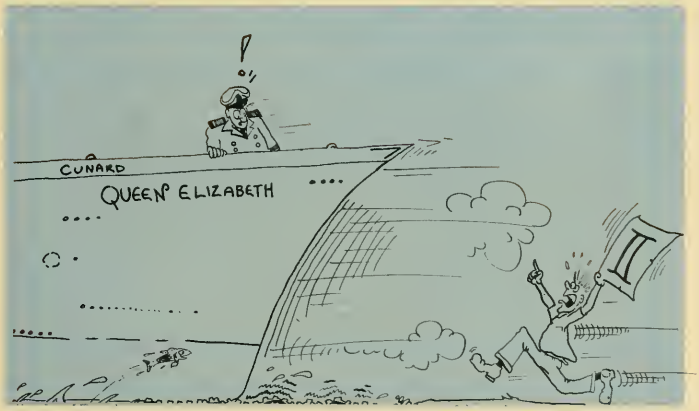
Por tradición, todos los barcos de la Cunard, con excepción de las tres *Reinas* han sido bautizados con los nombres latinos de diferentes países, todos terminados en "ia", como *Mauritania, Aquitania, Britannia, Media, Parthia, Franconia* y *Carmania*.

Pero en 1971 se bautizó a un barco con el nombre de *Cunard Adventurer* (El Aventurero de la Cunard). La compañía explicó que se hizo por consideraciones comerciales. Se creyó que el nombre identificaría a la nave como un crucero de vacaciones que llevaría a sus pasajeros en aventuras excitantes por el mar.

Dos naves, actualmente en construcción, el *Cunard Countess* y el *Cunard Conquest*, también romperán con la tradición de 134 años.

El famoso *Queen Elizabeth II*, será visto en el Canal de Panamá el 26 de marzo de 1975, cuando parará en Balboa, antes de transitar por el Canal en su primer viaje alrededor del mundo. La nave, de 963 pies de largo, será el buque de pasajeros más grande que jamás haya transitado por el Canal.

El poner a los barcos nombres con sufijos o prefijos ha sido práctica común. Pero una compañía norteamericana que ya no existe escogió nombres que comenzaban con cada letra del alfabeto. Los primeros buques de esa flota, que en 1927 se dedicaba al comercio entre las costas de Estados Unidos, fueron el *Alleghany*, el *Berkshire*, el *Chatam* y el *Dorchester*. Se les bautizó con los nombres de condados de los estados que servían. Puesto que la compañía sólo



El "Gripsholm", famoso buque de cruceros de la Swedish American Lines, navega por un fiordo. Se le puso ese nombre por el de un castillo de Suecia, que aparece abajo, retratado en la cubierta de un menú de esa nave.

tuvo 20 barcos, hubo que omitir algunas letras.

El *Dorchester* será recordado como la nave en la que cuatro capellanes de Estados Unidos entregaron sus salvavidas a otros que no los tenían, luego juntaron las manos y se hundieron con el barco, el 3 de febrero de 1943. Fue una de las grandes tragedias de la II Guerra Mundial, en la que 605 de sus 904 pasajeros perecieron ahogados o congelados antes de que llegara una nave de salvamento.

El buque y sus cuatro heroicos capellanes han sido objeto de muchas conmemoraciones, entre ellas una estampilla de correos de 3 centavos y la Capilla de los Cuatro Capellanes de Filadelfia. Dos de ellos eran protestantes, uno judío y otro católico.

Algunas compañías escogieron una letra del alfabeto y pusieron a sus barcos nombres que comenzaran con ella. Todos los buques de la Línea Barber, de Noruega, tienen nombres que comienza con "t".

El *Tagaytay*, nombre de un pueblo de las Filipinas; el *Tagus* (Tajo), río de Portugal que desemboca en la bahía de Lisboa; el *Tai Ping*, que significa en chino Gran Paz o Felicidad; el *Tamerlane*, nombre en inglés de Tamerlán, famoso emperador tártaro (1336-1405); el *Tarantel*, en italiano "tarantella", danza del sur de Italia que deriva su nombre de una araña cuya picada se supone que causa una manía de bailar y *Talbot III*, nombre del ingeniero francés que construyó el primer ferrocarril en Francia y en 1847 confeccionó los planos para un canal entre Alejandría y Suez. El *Talbot I* fue el primer buque de la flota y originó la nomenclatura en "t".

Las palabras suecas Kungsholm y Gripsholm identifican dos bellos buques de crucero, de la Swedish American, que transitan por el Canal frecuentemente.

En sueco, la palabra "hom" quiere decir isla y Kungsholm, "Isla del Rey". Un castillo de Estocolmo, de los siglos XV y XVI, se llamaba Kungsholm. Fue destruido por el fuego, pero existe un barrio de Estocolmo que se llama Kungsholmen.

El *Gripsholm* toma su nombre de un castillo que está situado en el Lago Malaren, en Suecia, nombre que le fue puesto en honor del Gobernador Bo Johnson Grip. Es uno de los castillos renacentistas más impresionantes de Escandinavia, convertido en museo con una magnífica colección de retratos.

El *Kungsholm* es el segundo buque de ese nombre. El primero fue tomado por Estados Unidos poco después del ataque a Pearl Harbor. Con el nombre de *John Ericsson*, transportó más de 170.000 soldados a través del Atlántico. En 1946 fue adaptado para el transporte de europeas casadas durante la guerra con soldados norteamericanos. Fue dotado de una guardería infantil, cocina dietética y salones de juegos infantiles. Transportó 279 madres y 117 infantes de Europa a los Estados Unidos. La Swedish American Line lo volvió a comprar en julio de 1947 y lo acondicionó para viajes de crucero.

Desde 1910 la Norwegian American Line ha puesto a sus buques los nombres de los fiordos de Noruega. Entre ellos se cuentan el *Stavangerfjord*, el *Oslofjord*, el *Edifjord* y el *Skienfjord*. En 1965 añadieron el *Sagafjord*, creando el nombre con la combinación de la palabra "saga", puramente escandinava, con "fjord". El *Vistafjord*, cliente familiar del Canal, es un caso similar en que se usó una palabra alusiva a lugares y eventos que tendrán lugar durante el crucero.

Es práctica común bautizar barcos con nombres de parajes famosos o típicos de un país o países. La Cía. Iceland Steamship, (Elmskip), da a sus buques nombres de cascadas de Islandia. En el idioma islandés cascada es "foss" y el buque insignia de la flota es el *Gulfoss*, Cascada de Oro. Dicha cascada, que se precipita sobre las rocas de un amplio río glacial y cae en una profunda garganta, es considerada como una de las más bellas del mundo. Junto con el Gran Geiser que en islandés se dice gey-

sir, constituye una de sus mayores atracciones turísticas. Incidentalmente, la palabra geiser se utiliza para señalar los manantiales o surtidores termales intermitentes en todo el mundo y a los calentadores de agua en Inglaterra.

Salvo pocas excepciones, todos los buques de pasajeros y de carga y pasajeros de la Línea Holland América tienen nombres de localidades de los Países Bajos que terminan en "dam", palabra holandesa que significa represa. En el pasado, se pernoctaba o se transfería carga en las represas que había en los diferentes ríos de Holanda. Alrededor de ellas surgieron pueblos que recibieron sus nombres. Rotterdam está cerca de una represa del Río Rotte y Amsterdam en el Río Amstel.

En 1901, cuando la Holland América adquirió su primer buque de carga, para distinguirlo de los buques de pasajeros, comenzó la costumbre de ponerles nombres terminados en "dijk", que en español es dique. Con el gran número de diques que hay en Holanda, no ha sido problema bautizar los cargueros. Sin embargo, la compañía prefiere repetir nombres que ha usado anteriormente cuando pone un nuevo barco en servicio.

La Línea Turkish Maritime escoge nombres geográficos. Ha bautizado a tres de sus buques con el nombre de los mares que rodean las costas de Turquía. El *Akdeniz*, es el Mar Mediterráneo; el *Caradeniz*, es el Mar Negro y el *Ege*, es el Mar Egeo. Otros barcos llevan nombres de ciudades turcas.

La Cía. Pacific Steam Navigation, es bien conocida en Panamá desde los días de la Fiebre del Oro y de la Construcción del Canal. La mayoría de sus barcos llevan nombres de puertos, pueblos, aldeas y provincias de España o América Latina, que son las áreas con que comercia.

Entre los buques están el *Orduña*, pueblo de las provincias vascongadas de España; el *Ortega*, aldea de Colombia y el *Orcoma*, distrito chileno. Una excepción es el buque cisterna *William Wheelwright*, que lleva el nombre del fundador de la compañía. La empresa tuvo otro buque cisterna, el *George Peacock*, nombre del primer capitán de la Pacific Steam, ex capitán de la Armada Real Inglesa, quien según muchos, trazó originalmente la ruta del Canal de Panamá. En febrero de 1842, zarpó hacia Panamá desde Inglaterra para completar estudios topográficos que había iniciado anteriormente. Hizo un mapa aproximado de la ruta y lo dejó con el Cónsul Inglés en Panamá, antes de partir hacia Inglaterra.

La Línea Italiana, que tiene un servicio regular de Italia a Sur América, vía el Canal de Panamá, honra a famosos artistas y compositores italianos no sólo poniéndole sus nombres a los barcos, sino exponiendo sus obras, en el caso de pintores y escultores. Los buques italianos que más frecuentemente se ven en el Canal son el *Rossini*, el *Donizetti* y el *Verdi*, que llevan los los nombres de tres famosos compositores italianos.

La Cía. de Navegación del Báltico bautiza sus buques de crucero con los nombres de famosos literatos rusos. El *Shota Rustavelli* transita el Canal rumbo a Australia, mientras que el *Mikhael Lermontov* y el *Alexander Pushkin* efectúan cruceros a Europa desde Nueva York y el Canadá.

Los nombres *Varicella* y *Hemitrochus* son desconocidos para muchos, pero los coleccionistas de conchas marinas lôs reconocen enseguida. Estos barcos, que se ven frecuentemente en el Canal, pertenecen a la Shell International Marine Ltd., compañía que pone a sus barcos nombres de conchas y caracoles.

En 1897, cuando Marcus Samuels se encargó del almacén de su padre, en Londres, parte del inventario lo formaban conchas y curiosidades del Oriente. Como línea adicional vendía kerosene y observando la ventaja de transportar-

Arriba: La concha Voluta y la placa con la fecha en que fue lanzado al agua el barco que lleva su nombre y al lado, la concha Pectan, símbolo de la Cía. Naviera Shell. A la derecha: El "Mitra", buque cisterna de 195.900 toneladas de peso muerto, construido en Dinamarca en 1969.

lo en grandes cantidades, ordenó una flota de buques cisterna. Puesto que era una autoridad en conchas, Samuels decidió ponerle *Murex* a su primer barco, nombre de esa clase de concha. Este buque estaba destinado a hacer historia, pues fue el primero al que se le permitió transitar por el Canal de Suez. El último buque con este nombre fue construido en 1968.

El *Conch*, el *Clam*, el *Turbo*, el *Elax* y el *Nerita*, fueron puestos en servicio poco después del primer *Murex* y en 1899, cuando la compañía tenía 14 buques cisterna, se cambió el nombre de la compañía a Shell Transport and Trading y tomó como símbolo la concha Pectan. Durante años, cada nave llevaba un espécimen de la concha cuyo nombre tenía. En el caso de conchas muy raras y difíciles de obtener, se hacía un modelo igual para llevarlo a bordo.

Los buques de la Línea Sitmar y la compañía gemela Sitmar Cruises son clientes regulares del Canal. El *Fairstar* y el *Fairsky* transitan, en ruta desde el Reino Unido hacia Australia y Nueva Zelandia, mientras que el *Fairsea* y el *Fairwind* transitan en sus cruceros alrededor de Centro y Sur América.

A primera vista podría pensarse que esos barcos deben sus nombres al buen tiempo y a las condiciones agradables en que navegan. Pero no es así. Un funcionario de la Sitmar, cuando se le preguntó cómo comenzó la tradición de anteponerle la palabra "fair" a los nombres de los barcos, dijo con algo de orgullo: "Cuando se fundó la empresa hace más de un cuarto de siglo, para prestar servicio de pasajeros, se pensó, y así seguimos pensando que por encima de todo, (construcción, navegación, etc.), nos aseguraríamos el éxito tratando de ser justos, ("fair" in inglés), con todos, es decir, no sólo para con nuestros pasajeros, sino con la industria de viajes, con nuestros agentes generales de ventas, nuestros agentes de puerto, con la prensa, con nuestro personal y para con cualquiera que eventualmente pueda tener contacto con nuestro negocio".

Después, se decidió combinar la palabra "fair" con elementos de la navegación tales como el mar, el cielo, las estrellas y el viento, (en inglés, sea, sky, stars, wind).

Teniendo grandes intereses en la América Latina, fue natural que la United Brands bautizara sus buques con nombres geográficos, geológicos y de figuras políticas de esos países.

Entre sus barcos están el *Chiriquí* y el *Darién*, dos provincias de Panamá; *Turrialba*, un volcán de Costa Rica; el *Magdalena*, río de Colombia; el *León*, ciudad de Nicaragua; el *Choluteca*, departamento cafetalero de Honduras; *Motagua*, río de Guatemala y *Lempa* río de El Salvador. Algunas excepciones la constituyen el *Fra Berlanga*, bautizado en honor del fraile dominico que introdujo la planta del banano en las Indias Occidentales durante los comienzos de la dominación española y el *Morazán*, bautizado así en honor del General Francisco Morazán, nacido en Honduras y una de las grandes figuras históricas en la creación de la Federación de Centro América.

Cuando el nuevo furgonero *China Bear* transitó por el Canal recientemente, muchos preguntaron por qué se llamaba oso a un barco. La explicación es sencilla. La Línea Pacific Far East, Inc., con sede en San Francisco, ha tomado su símbolo y los nombres de sus barcos del sello de California que muestra un oso. Los nombres de sus otros buques son el *Canada Bear*, el *Guam Bear*, el *Hawaii Bear*, el *Japan Bear* y el *Philippine Bear*. El prefijo es determinado por los países que visitan sus barcos.

El nombre del nuevo buque cisterna *Argo Sag River* es familiar en Alaska. Este enorme barco, perteneciente a la Atlantic Richfield Oil, toma su nombre del lugar donde se confirmó la existencia de un pozo de petróleo en la Vertiente Norte de Alaska.

Durante el siglo que tiene de existencia, la Cía. China Navigation ha tenido más de 200 buques, a los que se les han puesto nombres de provincias chinas. La tradición fue rota por primera vez, cuando la compañía comenzó a operar un buque para peregrinos mahometanos con destino a Malaya, llamado *Kuala Lumpur* y más recientemente, en 1966, cuando cuatro naves operadas por una

La costumbre de la Línea Italiana de ponerle a sus barcos el nombre de famosos artistas y compositores italianos se siguió con el "Leonardo Da Vinci", que exhibe pinturas de ese famoso artista en sus grandes salones.

Una aldea de Colombia le dio el nombre al "Ortega", de la Pacific Steam, cliente regular del Canal de Panamá.

subsidiaria en Nueva Guinea recibieron nombres de jefes, ("chief"), *Papuan Chief, Island Chief,* etc. La política que sigue actualmente es identificar las naves con la ruta que sirven. Por ejemplo, una nave que está en el Servicio Expreso Asia Australia, se llama *Asian Express,* (Expreso Asiático).

Puesto que centenares de naves japonesas, con nombres que van desde *Aizu Maru* hasta *Zuiyo Maru,* navegan por todos los mares, a los guías del Canal de Panamá se les pregunta con frecuencia qué significa la palabra Maru.

Una teoría popular es que los buques japoneses del Siglo XVI parecían castillos y el antiguo símbolo japonés, que todavía se usa en los barcos, significa castillo. A pesar de que los buques ya no parecen castillos, por tradición, la palabra continúa usándose en sus nombres.

La Compañía del Canal de Panamá sólo tiene un barco, el *Cristóbal.* Se le puso el nombre del puerto terminal en el Atlántico, que se llamó así en honor a Cristóbal Colón. En el pasado, cuando el Canal poseía varios barcos, bajo la administración del Ferrocarril de Panamá, se acostumbraba ponerles nombres de localidades del Istmo. El *Ancón,* el primero que transitó por el Canal, tenía el nombre de una población del sector Pacífico.

En la Edad Media, cuando el celo religioso estuvo en su apogeo, las naves, por lo común tenían nombres de santos y ningún barco se hacía a la mar sin su capilla y sus imágenes.

La Prudential Grace es una de las líneas modernas que ponen nombres de santas a sus barcos. El *Santa Mercedes,* el *Santa Magdalena* y otros son bien conocidos en el Canal.

Hay nombres que le caen como anillo al dedo a los barcos. ¿Qué nombre mejor que Baco, el dios del vino en la mitología clásica, para un barco que transporte vino? Ese fue el nombre, *Bacchus,* que la Cía. Francesa dio a un carguero, convertido en 1935 para transportar vino.

El buque, puesto a servir en la ruta de Argel a Ruán, transportaba hasta 30 diferentes variedades de vino al mismo tiempo. Hundido durante la guerra, el primer *Bacchus* fue substituido por otro *Bacchus.* Este cuenta con 40 tanques para vino o alcohol.

En un tiempo era posible distinguir los diferentes tipos de barcos de la Armada de Estados Unidos por sus nombres. Por tradición los submarinos, tenían nombres de peces; los portaaviones, nombres de batallas y de antiguos buques famosos; los destructores, nom-

TRANSITO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN NACIONALIDAD

Primera Mitad del Año Fiscal

Nacionalidad	1974		1973		1965-69	
	Nº de tránsitos	Toneladas de carga	Nº de tránsitos	Toneladas de carga	Nº de tránsitos	Toneladas de carga
Alemana Occ.	378	2,516,863	409	2,104,176	590	2,063,139
Belga	78	279,717	64	251,901	39	100,725
Británica	638	6,924,670	666	6,247,374	679	5,072,872
Chilena	43	665,614	65	864,590	60	406,198
China Nac.	104	1,146,805	83	701,081	57	443,818
Colombiana	94	230,816	128	223,896	117	225,971
Chipriota	107	649,689	84	537,266	7	50,000
Danesa	175	1,362,868	182	1,107,905	198	1,137,816
Ecuatoriana	46	509,732	30	115,899	33	41,799
Estadounidense	616	5,045,671	595	3,931,283	823	4,602,063
Filipina	47	364,991	45	288,306	46	216,694
Francesa	113	663,295	101	465,251	107	421,446
Griega	701	9,478,162	475	5,251,916	255	2,606,268
Holandesa	229	1,334,531	230	1,517,106	257	1,086,592
Hondureña	56	56,990	76	78,042	104	64,648
Italiana	135	1,025,817	141	595,384	110	743,021
Japonesa	643	6,923,312	696	5,676,541	468	3,431,691
Liberiana	894	15,417,105	909	13,472,970	674	8,920,295
Noruega	518	7,636,929	617	8,014,000	739	7,171,883
Panameña	505	3,256,365	463	2,956,783	261	1,215,812
Peruana	90	838,128	81	662,869	79	387,875
Soviética	132	822,350	137	789,669	27	207,691
Sueca	163	1,248,731	213	1,483,890	225	1,462,003
Surcoreana	50	302,761	66	430,093	14	87,421
Otras	413	3,520,445	341	2,292,974	273	1,400,953
Total	6,968	72,222,357	6,897	60,061,165	6,242	43,568,694

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE LAS PRINCIPALES RUTAS

(Primera Mitad del Año Fiscal)

Rutas comerciales (Embarcaciones comerciales de 300 toneladas netas o más)	1974	1973	Promedio de tránsitos 1965-69
Costa Este de EE. UU.—Asia	1,777	1,739	1,389
Europa—Costa Oeste de Sur América	547	605	651
Costa Este de EE.UU.—Costa Oeste de Sur América	640	581	895
Europa—Costa Oeste de EE.UU./Canadá	422	423	484
Europa—Asia	374	377	107
Europa—Oceanía	238	252	191
Costa Este del Canadá—Asia	226	226	99
Entre Costas de EE.UU. (incluso Hawaii)	206	215	258
Costa Este de Sur América—Asia	133	165	96
Costa Oeste de Sur América—Indias Occidentales	172	152	130
Todas las demás	2,233	2,162	1,931
Total	6,968	6,897	6,231

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS (Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en bruto (En miles de dólares)[1]		
	Primera Mitad 1974	1973	Promedio 1965-69	Primera Mitad 1974	1973	Promedio 1965-69
Julio	1,210	1,138	1,067	$9,697	$8,518	$6,322
Agosto	1,127	1,221	1,044	9,663	9,522	6,298
Septiembre	1,125	1,116	1,015	9,530	8,896	6,139
Octubre	1,220	1,174	1,049	10,170	9,298	6,387
Noviembre	1,160	1,141	1,021	9,772	9,130	6,258
Diciembre	1,126	1,107	1,035	9,886	8,958	6,409
Enero	-----	1,176	1,003	-------	9,703	6,167
Febrero	-----	1,037	922	-------	8,328	5,654
Marzo	-----	1,231	1,098	-------	9,916	6,748
Abril	-----	1,133	1,087	-------	9,507	6,681
Mayo	-----	1,160	1,110	-------	9,378	6,854
Junio	-----	1,207	1,052	-------	9,878	6,609
Totales para el año fiscal	-----	13,841	12,503	-------	$111,032	$76,526

[1]Antes de cualquiera deducción en los gastos de operación.

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(Cifras en Toneladas Largas)

Del Pacífico al Atlántico

Producto	Primera Mitad del Año Fiscal 1974	1973	Promedio 1965-69
Petróleo y derivados	5,843,529	4,724,978	643,782
Hierro y acero manufacturados	3,401,890	4,369,007	1,816,926
Menas, varias	3,074,279	2,130,399	2,957,624
Madera y derivados	2,640,783	2,489,075	2,196,431
Azúcar	1,832,808	1,840,447	1,460,243
Alimentos refrigerados (excluyendo bananos)	813,758	707,059	499,550
Pulpa de madera	809,518	704,887	374,817
Bananos	764,270	613,235	623,764
Metales, varios	475,767	711,630	651,078
Autos, camiones, accesorios y piezas	461,982	505,032	38,594
Azufre	401,777	261,733	103,009
Potasa	281,906	261,236	188,291
Papel y productos de papel	244,083	402,137	141,696
Melaza	241,241	236,309	196,846
Café	232,473	274,139	211,558
Demás productos no clasificados	5,510,593	5,818,660	4,725,796
Total	27,030,657	26,049,963	16,830,005

Del Atlántico al Pacífico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Primera Mitad del Año Fiscal 1974	1973	Promedio 1965-69
Petróleo y derivados	8,749,089	5,997,280	7,382,958
Carbón y coque	8,262,531	6,614,357	4,483,207
Maíz	5,675,008	3,284,521	1,339,076
Trigo	3,301,650	1,731,410	621,073
Fosfatos	2,545,084	2,176,193	1,911,363
Frijoles de soya	2,065,802	1,931,412	1,165,254
Metales (chatarra)	1,994,046	958,147	1,458,047
Sorgo	1,458,630	1,427,808	N.A.
Menas, varias	1,250,883	1,345,927	816,530
Hierro y acero manufacturados	805,054	823,399	907,176
Azúcar	715,768	752,596	406,555
Productos químicos no clasificados	712,419	644,381	428,399
Fertilizantes no clasificados	642,653	359,479	218,304
Papel y productos de papel	383,702	327,228	349,756
Metales, varios (excluyendo chatarra)	362,340	191,156	661,758
Demás productos no clasificados	6,267,041	5,434,627	4,589,233
Total	45,191,700	33,999,921	26,738,689

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Primera Mitad del Año Fiscal 1974 Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	1973 Total	Promedio de tránsitos 1965-69 Total
Naves mercantes:					
De gran calado	3,537	3,431	6,968	6,897	6,231
Pequeñas [1]	217	148	365	261	276
Total	3,754	3,579	7,333	7,158	6,507
Naves del Gobierno Estadounidense: [2]					
De gran calado	43	52	95	214	447
Pequeñas	28	30	58	66	63
Total, ambas categorías	3,825	3,661	7,486	7,438	7,017

1 Naves de más de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.

2 Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno de Estados Unidos transitaban el Canal gratis.

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

DURANTE LOS 6 PRIMEROS MESES DEL AÑO FISCAL DE 1974

TRANSITOS (Naves de Gran Calado)	1974	1973
Comerciales	6,968	6,897
Del Gobierno Estadounidense	95	214
Gratis	10	17
Total	7,073	7,128
PEAJES °		
Comerciales	$58,750,492	$54,347,575
Gobierno Estadounidense	540,368	1,311,299
Total	$59,290,860	$55,658,874
CARGA°° (Naves de Gran Calado)		
Comerciales	72,222,357	60,049,884
Gobierno Estadounidense	258,436	848,066
Gratis		8,490
Total	72,480,793	60,906,440

° Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

°° Las cifras de carga representan toneladas largas.

bres de militares famosos; los acorazados, nombres de Estados y los cruceros tenían nombres de ciudades. Esa costumbre terminó. La primera vez que se rompió la tradición fue cuando le pusieron *Nautilus*, nombre del imaginario submarino de Julio Verne, a un submarino atómico y más recientemente, al ponerle nombres de ciudades y hombres prominentes de los Estados Unidos. He aquí algunos: *Memphis, George Washington, Lewis and Clark* y *Will Rogers*.

A pesar de que la Armada de Estados Unidos es flexible en cuanto al nombre de sus barcos, después de extensas investigaciones no se ha logrado dar con un solo nombre de mujer.

Sin embargo, durante la II Guerra Mundial hubo un trasporte de tropas llamado *Susan B. Anthony*, en honor a la famosa sufragista. Dicho barco, hundido por los alemanes, era originalmente el *Santa Clara* de la Grace.

El 29 de marzo de 1942, el buque *City of New York* fue torpedeado fuera de la costa de Norfolk. A bordo había una mujer encinta, la Sra. Desanka Mohorivicic, esposa del Cónsul de Yugoslavia en los Estados Unidos. La Sra. Mohorivicic y el médico de a bordo fueron puestos en el bote salvavidas del capitán cuando la nave empezó a hundirse.

Ambos se habían herido al abandonar el barco, pero a las 2:30 a.m. del 30 de marzo, la criatura nació en el bote repleto de personas. Fue abrigada debajo del salvavidas de la madre hasta que llegó un destructor norteamericano que los rescató. La primera pregunta de la madre, cuando se sintió segura a bordo de la nave, fue cuál era el nombre del destructor, porque quería ponérselo al niño. Y así fue como Jesse Roper Mohorivicic recibió su nombre.—WKF

LA LLEGADA, ESTE AÑO, DE una réplica fiel del *Golden Hind,* buque insignia de Sir Francis Drake durante su famoso viaje de 3 años de duración, alrededor del mundo, deberá crear entusiasmo entre los historiadores locales. Se cree que Drake está enterrado en la entrada de la Bahía de Portobelo.

El modelo del famoso buque de vela fue construído el año pasado en Inglaterra para un grupo de hombres de negocios de San Francisco que lo utilizarán como museo flotante, cuando finalmente llegue a California, después de transitar por el Canal. El viaje a los Estados Unidos, que tomará unos 6 meses, fue demorado el pasado septiembre por mal tiempo y por contratiempos en la construcción de la nave. Los dueños decidieron posponer el viaje hasta este año y durante el invierno la atracaron en Darmouth para prepararla para el viaje. Durante este verano, del 6 de abril al 31 de agosto la embarcación estará abierta al público, 7 días a la semana, proporcionándose servicio de lanchas y de "hovercraft", desde Greenwich y Westminster hasta la nave.

La construcción de la réplica de la famosa nave ha estado en marcha en un astillero de Appledore, North Devon, Inglaterra, desde 1971. Se ha calculado el costo en $750.000 y se supone que la nave es exactamente igual, en todos los detalles, a la original. Drake se aventuró hacia el oeste, a bordo de su embarcación de 100 toneladas, el 13 de diciembre de 1577. Probablemente visitó la costa norte de Panamá en su viaje hacia el oeste, que lo llevó alrededor de Sur América por las traicioneras aguas del extremo del continente. El *Golden Hind* del Siglo XX transitará el Canal en su viaje hacia occidente.

El "Hope" Está Gastado

Es posible que el vapor *Hope,* muy conocido por los residentes de Panamá y frecuente cliente del Canal, sea retirado por innavegable, si así se decide en una inspección que se le hace en un astillero de Pensilvania. De acuerdo con un informe reciente de Newsweek, el *Hope,* buque hospital de Estados Unidos, financiado por donativos y que ha estado navegando por el mundo desde 1960, ha sido prestado por la Armada de Estados Unidos y tiene 30 años de construído. Los patrocinadores del *Hope* piensan concentrarse en los centros médicos que han sido instalados en todo el mundo en caso de que el *Hope* sea retirado del servicio.

Televisión en Alta Mar

Los barcos en alta mar, a centenares de millas de la más cercana estación de TV, podrán ofrecer programas a a sus tripulantes, gracias a un servicio náutico de televisión a colores con cintas de video en "cassettes". Varias compañías de los Estados Unidos y de Europa están perfeccionando un servicio que utiliza un receptor con pantalla de 26 pulgadas, colocado sobre una base amortiguadora de vibraciones. Se suministra junto con un aparato reproductor de "cassettes" de video, que va debajo del televisor, junto con un convertidor de frecuencias y un transformador, en caso de que sea necesario.

Las naves que contraten este servicio recibirán un paquete con 30 "cassettes" que tendrán programas grabados de 60 minutos de duración. Dichos "cassettes" podrán ser canjeados en agencias situadas alrededor de todo el mundo.

La Cía. Shell, cuyas naves transitan por el Canal, son de las primeras en usar este novísimo servicio de televisión. Cada nave recibe dos televisores de 26 pulgadas y suficientes "cassettes" para ofrecer 540 horas de televisión a colores durante el año.

Mares más Limpios

Los buques de crucero *Fairwind* y *Fairsea,* que pasan por el Canal varias veces al año, figuran entre los primeros de su clase en el mundo que, hasta ahora, han sido equipados con un sistema de tratamiento y descarga de aguas negras que no contamina las aguas.

De acuerdo con Giorgio A. Lauro, presidente de Sitmar Cruises, estas naves, de 25.000 toneladas, están ayudando a proteger la ecología, mediante el uso de plantas de tratamiento biológico, instaladas a bordo. Estas plantas purifican las aguas negras a un grado mayor que el que se requiere actualmente y satisfarán los requisitos más estrictos que se prevén para el futuro.

Eolo—Dios de los Vientos

Un grupo de 42 jóvenes, la mayoría de los cuales paga por el privilegio de trabajar en viaje alrededor del mundo, transitó por el Canal en febre-

El buque hospital "Hope", transitando hacia el Atlántico, aparece en las Esclusas de Miraflores. Según la revista Newsweek pronto será retirado del servicio y reemplazado por instalaciones médicas en tierra.

ro, a bordo de la goleta *Eolus,* de 156 pies de largo.

El *Eolus,* (Eolo en español), llegó a Cristóbal el 21 de febrero desde Cartagena y tomó provisiones antes de transitar. Zarpó de Balboa una semana después rumbo a las Islas Galápagos. El itinerario de su viaje alrededor del mundo indica que el yate visitará, durante el próximo año, las Islas de los Mares del Sur, Australia, la Gran Barrera de Arrecifes, Nueva Guinea, Indonesia, Singapur, Malasia, Mozambique, Sur Africa, Portugal, España y Francia, antes de regresar a su puerto de registro en Porthsmouth, Inglaterra.

El *Eolus* fue construído con roble de Suecia en 1949 y se le reconstruyó en 1970, para viajes largos por mar. Tiene 6.000 pies cuadrados de velamen y un motor auxiliar de 200 caballos de fuerza con un radio de más de 3.000 millas. El buque es operado por Foundershire Ltda., organizadores de cruceros de circunnavegación en veleros y es comandado por Anders B. Jensen.

(Viene de la página 14)

taurante que se especializa en la comida japonesa.

Rodeado de un ambiente típico japonés, en Kyoto—nombre que recuerda la quinta ciudad más poblada del imperio del sol naciente—, el parroquiano se siente como en el Japón. Chicas con atuendo apropiado emulan a las atentas geishas . . . y lo hacen con eficiencia.

Un comedor japonés, especial para los parroquianos que deseen comer al estilo oriental, se halla al fondo del restaurante.

En el Kyoto hay una gran variedad de platos japoneses. Los más conocidos son el sukiyaki, tempura, shabushabu y makizuki.

Para el gusto americano se recomienda el sukayaki, preparado con los fideos japoneses hechos de arroz, carnes en tiras, vegetales japoneses y otros ingredientes, cocinados en salsa de soya, o bien, el tempura que lleva langostinos fritos. El shabushabu es muy parecido al sukiyaki, pero sus ingredientes son cocidos en agua. La salsa que se emplea para preparar el sukiyaki lleva un toque de sake, bebida nacional japonesa.

De Sur América

Las exquisitas viandas que ofrecen Colombia y Argentina, no podían faltar en la variada cocina de Panamá. Las originalidades de sus comidas típicas se pueden obtener en la Fonda Antioqueña y el Restaurante La Pampa.

La Fonda Antioqueña ofrece la famosa arepa antioqueña, en sus diferentes estilos, frijoles con chicharrones y como especialidad, la bandeja típica colombiana estilo antioqueño, preparada a base de arroz, y que lleva carne molida, chicharrones, huevo, patacones y otros ingrediente. En carnes, La Antioqueña ofrece su especialidad llanera, de res y de cerdo, en que la carne es asada al estilo colombiano.

En La Pampa se hace honor a la fama de las carnes argentinas cocinadas al carbón o a la parrilla. Una deliciosa salsa "chimichurry", suele acompañar las carnes preparadas en La Pampa. Al carbón son preparados también los mariscos.

Cocina Francesa

La elegante comida de Francia, país en donde se originaron los primeros restaurantes para fines del Siglo 18, es servida también en Panamá. Pero es en un club privado, el exclusivo Club Unión, donde quizás se conserva más la autenticidad en la presentación de los platos franceses.

El Club Unión tiene una larga tradición gastronómica desde que se fundó a principios de este siglo. Esa tradición se ha mantenido en su nueva sede, donde reputados "chefs" preparan exquisitos manjares de la cocina internacional.

Una de las especialidades del club es el pollo relleno a la francesa, en que se emplea un pollo deshuesado. El relleno consta de carne de cerdo molida, "paté de foi gras", vino blanco francés, sal, pimienta blanca y un punto de nuez moscada.

El método de prepararlo ilustra el arte culinario del Club Unión. Se abre el pollo y se rellena hasta la mitad. Sobre el relleno se extienden rodajas de trufa, y lonjas de tocino y jamón. Se termina de rellenar y se cierra el pollo. Para hornearlo, se coloca sobre los huesos que se le extrajeron, para que no se adhiera en la salsa que segrega al cocinarse. Al jugo que echa se añaden cubitos de pollo, champiñones y una trufa rebanada, con una copa de vino blanco francés. Se sirve, colocando la salsa aparte en un recipiente (salsera). . . . El buen gourmet bendecirá después la alta cocina francesa.

La Comida Típica

Y no podía faltar en los restaurantes de Panamá, su deliciosa comida típica que, sin ser tan exaltada como la de otras latitudes, es un regalo al buen paladar.

Entre los más populares restaurantes típicos panameños figura El Gallo de Oro (conocido también como Don Samy II), el famoso Don Samy No. 1 y el Jorón de Vista Hermosa, llamado así por estar construído su techo de paja, al estilo de los ranchos que habitan los campesinos de las zonas rurales. También hay otros jorones muy populares, como La Tablita, el Bohío Turístico de Panamá La Vieja y el Bohío Hípico, que ofrecen básicamente los mismos platos, entre los que se destaca el suculento sancocho panameño.

De todos, el que ha llegado a ser más popular es el Don Samy No. 1, que comenzó en octubre de 1945 como una carretilla de vender refrescos.

Un año después, la carretilla fue estacionada frente al Supermercado El Istmo y se convirtió en un pequeño quiosco. Para 1954 había progresado significativamente y añadió frituras (patacones, yuca frita, pastelitos de frijoles y carnes fritas), que lo convirtieron en el lugar de ventas de comidas más popular de Panamá. Sólo un incendio, ocurrido a principios del '60 pudo frenar el desarrollo de Don Samy. Posteriormente el local fue ampliado y se añadió otra originalidad panameña: la carimañola o envucado.

En 1968 fue ampliado nuevamente y se agregaron otros platillos populares, entre ellos el tamal y la sopa de gallina, que sólo costaba 10 centavos la taza. Clientes de todos los niveles, incluso turistas y personajes famosos, se detuvieron alguna vez a probar las comidas de Don Samy. Entre ellos figuran los primeros astronautas que viajaron a la Luna, el Presidente José Figueres de Costa Rica, las artistas Terry Moore y Donna Hue y muchos más.

El Gallo de Oro fundado en 1969 como una versión formal del Don Samy No. 1, en donde se pueden comer platos típicos tan gustados como el sancocho y el gallo pinto en un ambiente de elegancia. En el Don Samy los alimentos se toman de pie. Este funciona ahora en los predios del "Besódromo" (lugar dedicado especialmente a los enamorados) y es administrado por una Cooperativa.

El gallo pinto—que no tiene en su preparación nada de ave, como podría sugerir su nombre—es un plato muy apetecido por el panameño. Es a base de arroz cocinado con un exceso de agua, que lleva carne y rabito de puerco y frijol nacional. Un refrito, salsa que cubre el plato, completa este manjar típico panameño.

La comida típica panameña se especializa en frituras. Las tortillas, chicharrones, almojábanas, el original "guacho" de mariscos y el mundialmente famoso seviche en sus distintas variedades, forman parte del menú panameño.

Panamá ofrece toda clase de comidas. Cualquier extranjero hallará en este privilegiado país su plato preferido.

Historia del Canal

Hace 50 Años

DIEZ AÑOS FISCALES DESPUES de la apertura del Canal de Panamá, se estableció un nuevo récord anual.

Durante el año fiscal 1924, transitaron 5.320 naves comerciales y 418 del Gobierno de Estados Unidos, para un total de 5.738 naves de alto bordo que transitaron por la vía interoceánica durante dicho período de 12 meses.

Una tabla, aparecida en el *Panama Canal Record* en julio de 1924, señaló que el tráfico por el Canal aumentó, de 1.075 naves comerciales en el año fiscal 1915, a 3.967 naves comerciales de gran calado en el año fiscal 1923. El año fiscal 1924 sobrepasó el récord de 1923 en más de 1.000 embarcaciones. Sólo 758 naves transitaron por el Canal en 1916, cuando la vía estuvo cerrada durante unos 7 meses, debido a deslizamientos de tierra.

En julio de 1924 se estableció un récord en cuanto al tamaño de los buques, cuando los acorazados ingleses *Hood* y *Repulse* pasaron rumbo al norte, de regreso a Inglaterra después de un viaje alrededor del mundo. Fueron los más grandes que habían utilizado el Canal. El *Hood* tenía 860 pies de largo y un ancho de 105 pies. El *Repulse* tenía 794 pies de eslora y una manga de casi 103 pies. El personal del Canal tomó precauciones extraordinarias en las esclusas, debido a que la coraza de las naves ponía su manga máxima debajo de la línea de flotación. Se colocaron botalones a ambos lados de las naves para indicar a los prácticos el ancho máximo de cada una. Frente a cada botalón se colocaron marineros, quienes, con banderas de señales, indicaban a los prácticos la distancia que había entre el barco y la pared de las esclusas.

Las naves llegaron hasta el Corte Gaillard el primer día y después de pasar la noche amarradas a las Esclusas de Pedro Miguel, completaron su tránsito al día siguiente.

Hace 25 Años

EL VAPOR *CARONIA* ORGULLO DE la Línea Cunard, pintado de verde pálido y considerado como uno de los transatlánticos más lujosos, hizo su tránsito inaugural por el Canal de Panamá.

Los residentes de Panamá y de la Zona del Canal fueron a los muelles de Balboa y de Cristóbal para ver de cerca la magnífica nave. Tenía piscinas, aire acondicionado, un gran salón de baile, camarotes de gran amplitud y un apartamiento de tres piezas decorado con murales.

Hace 10 Años

LA COMISION DE SERVICIO CIVIL de los Estados Unidos hizo estudios especiales por encargo de una comisión Presidencial, sobre el status de las mujeres. Durante estos esfuerzos iniciales para otorgar igualdad a las trabajadoras del Gobierno Federal, se presentaron pruebas de que las mujeres no dejaban sus trabajos más frecuentemente que los hombres y que no faltaban excesivamente, por enfermedad, en comparación con los hombres, como se había alegado. El estudio demostró además que las mujeres no tenían aspiraciones limitadas en sus carreras, sino que se desanimaban cuando descubrían que los hombres tenían más oportunidades de ascenso.

° ° °

Tres jóvenes de la Zona del Canal, que hace 10 años lograron realizar una larga jornada desde Lubbock, Texas, hasta la Zona del Canal, hicieron el viaje en un camioncito con equipo que tardaron 4 meses en acumular. Traían sacos de dormir, palas, cuchillos de monte y otro equipo de campamento, además de alimentos enlatados y agua.

° ° °

La Dirección de Salubridad aconsejó a los residentes que se vacunaran contra la fiebre amarilla y también contra el cólera, si tenían que viajar a países donde se había presentado esta última enfermedad. Se aconsejó a todos los empleados que se vacunaran contra la viruela.

° ° °

En 1949, el salario mínimo de la Zona del Canal fue elevado de 55 a 80 centavos la hora, en una medida que aumentó las nóminas del Canal en más de $10 millones.

El salario mínimo en la Zona del Canal es de $1.60 la hora en 1974.

El vapor "Caronia" viaja hacia el sur por las Esclusas de Pedro Miguel durante uno de sus primeros viajes por el Canal de Panamá. Orgullo de la flota Cunard, hace 25 años, un periódico anunció recientemente que la nave será convertida en chatarra, siendo así una víctima más de la crisis de combustibles y de la era de propulsión a chorro.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6332